ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

Année 1963 N° 37

Le transport des animaux vivants par chemin de fer

Responsabilité du régime intérieur français et du régime international (C.I.M.)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ETAT)

Présentée et soutenue publiquement en 1963

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

Gérard CALAFELL

né le 4 janvier 1936, à Paris (V^e^)

JURY

Président : M. PLANQUES, *Professeur à la Faculté de Médecine.*

Assesseurs { M. DARRASPEN, *Professeur à l'Ecole Vétérinaire.*
M. FALIU, *Professeur à l'Ecole Vétérinaire.*

1963

IMPRIMÉE « AU MANUSCRIT », 10, RUE PAUL-BERT — ALFORT

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547605_0093

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

Année 1963 N° 37

Le transport des animaux vivants par chemin de fer

Responsabilité du régime intérieur français et du régime international (C.I.M.)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ETAT)

Présentée et soutenue publiquement en 1963

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

Gérard CALAFELL

né le 4 janvier 1936, à Paris (V^e^)

JURY

Président : M. PLANQUES, *Professeur à la Faculté de Médecine.*

Assesseurs { M. DARRASPEN, *Professeur à l'Ecole Vétérinaire.*
M. FALIU, *Professeur à l'Ecole Vétérinaire.*

1963

IMPRIMÉE « AU MANUSCRIT », 10, RUE PAUL-BERT — ALFORT

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

MM.

Directeur ..... PONS
Professeur honoraire ..... LASSERRE

PERSONNEL ENSEIGNANT

PROFESSEURS

Chaire de Pharmacie - Toxicologie ..... GODFRAIN
Pharmacie et Toxicologie.

Chaire de Physique et Chimie biologiques et médicales.. RICO
Physique et Chimie biologiques et médicales.

Chaire d'Anatomie des Animaux domestiques ..... PAVAUX
Anatomie descriptive - Extérieur.
Anatomie appliquée.

Chaire de Physiologie - Thérapeutique ..... PIERRE
Physiologie.
Thérapeutique et Pharmacodynamie.

Chaire d'Histologie - Anatomie pathologique ..... LOMBARD
Histologie et Embryologie.
Anatomie pathologique.

Chaire d'Inspection et Contrôle des Denrées alimentaires. LABIE
Inspection des Viandes.
Inspection du Lait.

Chaire de Parasitologie ..... BRIZARD
Zoologie appliquée.
Parasitologie externe.
Parasitologie interne.
Clinique.

Chaire de Pathologie médicale des Equidés et Carnivores. DARRASPEN
Pathologie médicale des Equidés et Carnivores.
Législation vétérinaire
Clinique.

Chaire de Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour ..... TOURNUT
Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour.
Clinique.
Clinique externe.

MM.

Chaire de Pathologie chirurgicale ..... N...
Technique chirurgicale.
Pathologie chirurgicale.
Clinique.

Chaire de Pathologie de la Reproduction ..... BERTHELON
Pathologie de la Reproduction.
Obstétrique.
Clinique.

Chaire de Pathologie des Maladies contagieuses ..... SAURAT
Microbiologie - Immunologie.
Maladies contagieuses - Police sanitaire.

Chaire de Zootechnie ..... PONS
Ethnologie.
Hygiène.
Zootechnie.
Economie rurale.

Chaire d'Alimentation ..... FALIU
Botanique appliquée.
Agronomie.
Alimentation.

CHEFS DE TRAVAUX

Maladies contagieuses ..... LAUTIE, Agrégé
Pathologie médicale - Législation vétérinaire ..... LESCURE, Agrégé
Pharmacie - Toxicologie ..... MILHAUD, Agrégé
Pathologie chirurgicale ..... CAZIEUX
Pathologie de la Reproduction ..... ROYAL
Physiologie ..... FARGEAS
Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour ..... ESPINASSE
Alimentation ..... GRIESS

COURS COMPLEMENTAIRES — CHARGES D'ENSEIGNEMENT

Droit vétérinaire ..... LINON
Botanique ..... MORQUER
Pisciculture ..... SECONDAT
Agronomie ..... BRISEBOIS
Economie rurale ..... N...

La Faculté et l'Ecole déclarent n'être pas responsables des opinions émises par les candidats (délibération de la Faculté en date du 10 mai 1891 et du Conseil de l'Ecole, en date du 13 juin 1924).

A MES PARENTS

En témoignage de mon affection et de ma reconnaissance.

A M. le Professeur PLANQUES

Professeur à la Faculté de Médecine de Toulouse

Qui nous a fait l'honneur d'accepter la présidence de notre jury de thèse, l'assurance de notre respectueuse gratitude.

A M. le Professeur DARRASPEN

Professeur à l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre reconnaissance et de notre respect pour l'attention bienveillante qu'il nous a témoigné.

A M. le Professeur FALIU

Professeur à l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Pour le remercier d'avoir bien voulu faire partie de notre jury de thèse.

A la mémoire du Professeur PUGET

CHAPITRE PREMIER

IMPORTANCE DU TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS

LA PRODUCTION D'ANIMAUX VIVANTS

Après avoir marqué une régression très sensible à la suite de la période de guerre et d'occupation entre 1939 et 1945, le cheptel français s'est développé régulièrement depuis plusieurs années à l'exception toutefois de la race chevaline.

Espèces	1948	1958	1960
	têtes	têtes	têtes
Bovine	15 550 000	18 500 000	18 750 000
Ovine	7 500 000	8 750 000	8 950 000
Porcine	6 300 000	8 450 000	8 350 000
Chevaline	2 400 000	1 900 000	1 825 000
Total	31 750 000	37 600 000	37 875 000

RÉGIONS DE PRODUCTION A L'ORIGINE DES COURANTS DE TRAFIC PAR CHEMIN DE FER

Nous savons que l'élevage est réparti sur presque tout le territoire, mais avec une prédominance marquée pour les régions occidentales. Les principaux centres de production et d'expédition étant :

— **pour la race bovine** ; La Normandie, la Bretagne, l'Ouest (Mayenne, Sarthe, Maine-et-Loire, Vendée, Vienne, Deux-Sèvres), le Centre (Bourbonnais, Charolais, Nivernais, Auvergne, Limousin), la Guyenne et la Gascogne;

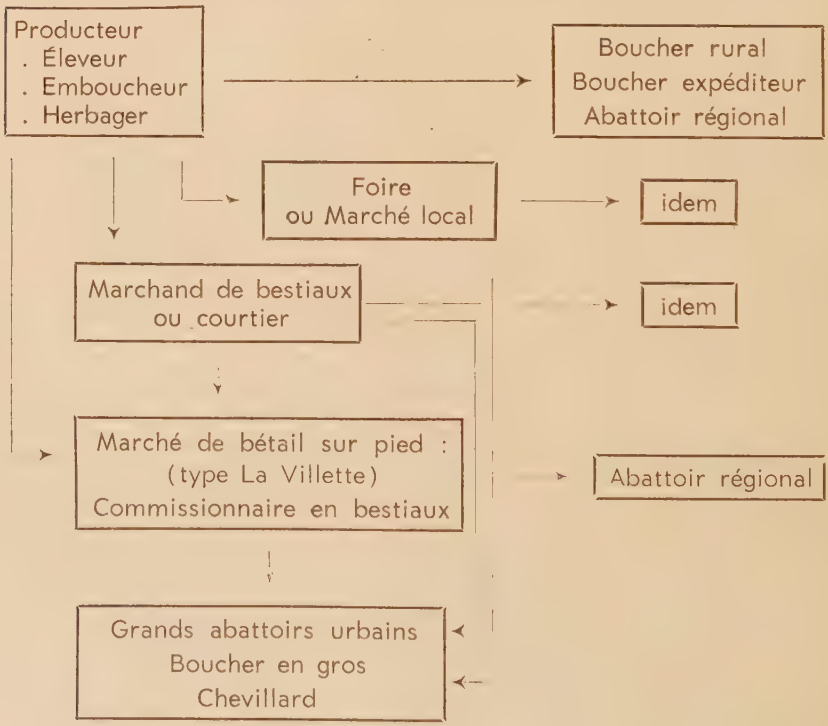
— **pour le troupeau ovin** : la Champagne, l'Ille-de-France, l'Orléanais, l'Aveyron, les Pyrénées, le Dauphiné, la Provence;

— **pour l'élevage du porc :** les départements de la Corrèze, de l'Allier, des Côtes-du-Nord, de l'Aveyron, de la Moselle, du Finistère, du Bas-Rhin, du Nord.

Les transactions commerciales qui s'opèrent pour les animaux vivants, soit dans les foires situées dans les lieux de production, soit dans les grands marchés spécialisés desservant les grands centres de consommation sont évidemment à l'origine du plus grand nombre de transports.

Les échanges de bétail gras se font principalement des régions productrices à destination des zones de consommation de la région parisienne, de Lyon et des grandes villes du Nord et de l'Est ainsi que du littoral méditerranéen. Les marchés les plus importants étant, en effet ceux de Paris, Lyon, Fougères, Bordeaux, Marseille, Nîmes, Nancy, St-Etienne, Valenciennes, St-Christophe-en-Brionnais.

Dans toute la mesure où il est possible d'établir dans ses grandes lignes le circuit des animaux « sur pied », le schéma, ci-après, permet de résumer les diverses étapes franchies en partant de la production pour aboutir à la consommation.



TRAFIC EFFECTUÉ PAR CHEMIN DE FER

Le tableau ci-après, précise pour l'ensemble de la S.N.C.F. et pour l'année 1961, d'une part, le nombre et le tonnage des animaux transportés, d'autre part, la moyenne pondérée de la distance à laquelle sont effectués ces transports.

Catégorie d'animaux	Trafic total S.N.C.F. en 1961		
	en têtes	en tonnes (1)	dist. moyenne de transport
Gros bovins ..	1 024 500	512 250	360 km
Chevaux, ânes, mulets	193 400	96 700	440 »
Veaux	392 400	39 240	450 »
Porcs	1 089 500	108 950	440 »
Moutons, chèvres	1 109 500	110 950	340 »
Animaux dangereux	64	32	560 »
Total	3 809 364	868 122 (2)	380 »

(1) Sur la base de poids forfaitaires retenue pour les besoins de la statistique.

(2) Y compris 57 600 t. qui intéressent plus particulièrement les transhumants.

La part prise par le chemin de fer dans le transport des animaux vivants est donc très élevée bien qu'il soit constaté, par rapport aux années antérieures, une certaines diminution (970 000 tonnes en 1948). Le développement des abattoirs de province suivant un plan national d'équipement et la substitution de plus en plus marquée de transports de viandes abattues aux transports de viandes sur pied qui en résulte, intervient pour une part dans cette régression. Cependant doit également être prise en considération la part importante des transports assurés par les transporteurs routiers (publics et privés).

Les transports à faible distance, notamment (approvisionnements régionaux des marchés) sont effectués par des bétaillères

et tout particulièrement en ce qui concerne les animaux de petite taille.

Par contre, paraissent être beaucoup plus du domaine du chemin de fer les transports ci-après qui s'effectuent à des distances plus élevées ainsi qu'il ressort de la distance moyenne enregistrée (380 km) :

— de la foire ou du marché local ou directement après achat par le commerce local, à destination des grands marchés de bétail et des grands abattoirs urbains;

— des grands marchés de bétail sur les abattoirs régionaux, afin de compléter l'approvisionnement de ces derniers lorsque les possibilités locales ne sont pas suffisantes pour satisfaire les besoins.

Les échanges ne sont pas cependant ainsi limités, car il est relevé d'autres motifs de transport tels que :

— vente de bêtes de travail,

— vente de bêtes maigres ou jeunes destinées à l'engraissement pour reventes ultérieures à la boucherie,

— vente de bêtes destinées à renouveler et à améliorer le cheptel régional.

Par ailleurs, la transhumance entraîne un déplacement important d'animaux par chemin de fer, qui est évalué à :

	tonnes
Transhumance d'Auvergne (bovins)	10 900
» des Pyrénées (moutons)	8 560
» des Alpes, Cévennes et Dauphiné (moutons)	31 150
» des Vosges et de Lorraine (moutons)	7 000

Enfin, les échanges avec l'étranger non négligeables portent :

— à l'importation, principalement sur les chevaux de boucherie,

— à l'exportation, sur des expéditions de veaux et autres bovins, notamment à destination de la Sarre, de l'Italie et tout récemment encore, sur des moutons pour l'Algérie.

Mais, le courant de trafic par chemin de fer le plus important, est celui à destination de la région parisienne avec tout naturellement l'approvisionnement du marché de la Villette, gare

Paris-Bestiaux. En 1961, les arrivages d'animaux vivants dans cette gare se sont élevés à :

— gros bovins	121 905	tonnes
— chevaux	48 499	»
— veaux	6 704	»
— porcs	37 611	»
— moutons	22 780	»
Total	237 499	tonnes

soit 29 p. 100 environ du trafic total expédié sur la S.N.C.F., déduction faite du tonnage afférent aux transhumants.

CHAPITRE II

MODE DE TRANSPORT ET TARIFS APPLIQUÉS

La diversité des catégories d'animaux à transporter, d'une part, leur destination en tant que produits de consommation, d'autre part, la manière dont ils doivent être transportés, enfin, entraînent l'application de traitements différents dans la manière de taxer les envois et de les accepter à l'expédition, par conséquent.

CARACTÉRISTIQUES DE LA TAXATION DES ANIMAUX VIVANTS

Dans la classification des tarifs appliqués par la S.N.C.F. les animaux vivants sont, pour leur généralité, soumis aux conditions du Tarif n° 1 qui prévoit deux modes de taxation : l'un, au poids transporté n'intéressant que des envois bien précisés; l'autre, d'après la superficie forfaitaire des animaux s'adressant à la grosse majorité des transports qui nous intéresse surtout.

1°) *Taxation au poids,* soit par expédition de détail, soit par wagon complet, suivant l'importance de l'envoi.

Sont intéressés exclusivement les petits animaux désignés ci-après lorsqu'ils sont remis au transport, en cages, caisses ou paniers :

A - *a*) Chèvres, moutons, porcs, veaux;

b) Anes, poulains ou pouliches, poneys, muletons dont le poids, emballage compris, ne dépasse par 250 kg;

B - Abeilles, chiens, chats, oiseaux et autres petits animaux.

C - Pigeons voyageurs.

2°) *Taxation à la superficie forfaitaire des animaux,* par wagon complet exclusivement, pour tous les animaux autres que ceux intéressés par le 1°) ci-dessus.

Les exceptions à relever pour lesquelles le Tarif n° 1 n'est pas appliqué, concernent :

— les envois en remorques rail-route qui feront l'objet d'une remarque spéciale, justiciables du Tarif n° 107;

— les expéditions d'animaux comestibles vivants remis en cages, caisses ou paniers (lapins, volailles, gibiers, escargots, etc.) assimilés à des denrées et taxés comme telles au Tarif n° 3 ou au Tarif des Colis Familiaux (pour les colis d'un poids n'excédant pas 50 kg);

— les transports d'animaux vivants très particuliers effectués au titre de « Matériel de fêtes, jeux de spectacles » soumis aux conditions du Tarif n° 10;

— enfin les envois de 1 000 kg au plus, effectués en trafic international pour lesquels peut être demandé l'application du Tarif général Européen applicable dans les relations entre les pays suivants : Allemagne Fédérale, Belgique, Luxembourg, Grande-Bretagne, Espagne et Portugal.

Pour mémoire, nous indiquerons que les envois de petits animaux peuvent être effectués aux conditions des Petits Colis ou Colis express (envois n'excédant pas 50 kg). Ils sont passibles d'une taxe par colis, établie compte tenu du poids (emballage compris).

CAS PARTICULIER DE LA TAXATION A LA SUPERFICIE FORFAITAIRE DES ANIMAUX

Antérieurement à 1947, le tarif qui était applicable aux animaux vivants (Tarif de vitesse unique) comportait une taxation à la tête pour les envois peu importants en nombre. Elle a disparu et maintenant le Tarif n° 1 prévoit, sauf pour les petits animaux emballés taxés au poids, une taxation à la superficie forfaitaire.

Ce mode de taxation est donc celui qui nous intéresse le plus et la question peut se poser de savoir les raisons pour lesquelles il a été préféré à celui de la taxation à la tête ou d'après le poids qui est maintenu dans des cas qui ont été précisés précédemment.

Ces raisons sont diverses et tout aussi bien d'ordre commercial eu égard aux rapports qui doivent exister entre le trans-

porteur et ses clients, que d'ordre physiologique pour ce qui est des animaux eux-mêmes.

Il est possible de les résumer ainsi :

Dans les opérations commerciales auxquelles il donne lieu, l'animal constitue bien l'unité de vente, mais son poids n'intervient pas, forcément, dans la détermination du prix auquel il se négocie;

— la déclaration par l'expéditeur d'un poids exact est difficilement possible. D'un animal à l'autre et suivant les âges considérés, le poids unitaire peut varier largement (du simple au triple parfois) et, entre le départ et l'arrivée, des différences de poids, susceptibles d'entraîner des difficultés, peuvent ressortir;

— les opérations d'embarquement doivent être effectuées rapidement, notamment au départ des foires ou grands marchés, d'où impossibilité pour le chemin de fer d'effectuer des contrôles de pesage (défaut de moyen de pesage dans les petites gares également);

— les animaux ont besoin d'un minimum d'espace variable avec leur catégorie, leur taille, et l'expéditeur peut seul apprécier le nombre d'animaux à charger dans un wagon pour obtenir, compte tenu de la superficie offerte, l'espace nécessaire à la réalisation du transport dans les meilleures conditions.

D'un autre point de vue, la taxation à la tête ne peut tenir compte de la réalité des poids des animaux qui doit être appréciée, malgré tout, par les tarifs et elle s'adapte mal à la diversité des wagons qui ont une superficie plus ou moins grande.

Elle conduirait, en outre, le chemin de fer, à prévoir un trop grand nombre de barèmes de taxation pour couvrir le transport de tous les animaux, d'où des complications extrêmes.

En définitive, il est apparu que la taxation à la superficie malgré son aspect forfaitaire, se concilie avec les habitudes du commerce et la nécessité d'obtenir la meilleure taxation en fonction du chargement à transporter, tout en permettant, au surplus, d'aboutir à un prix de transport susceptible d'être ramené à la tête, par un simple calcul à la diligence de l'expéditeur ou du destinataire.

Superficies forfaitaires prévues par le Tarif n° 1

Les dispositions particulières aux transports par wagon précisent que la superficie forfaitaire totale du chargement d'un wagon est la somme des superficies partielles arrondies au mètre

carré supérieur ou inférieur qui résultent du produit du nombre d'animaux de chaque catégorie par les superficies par tête indiquées ci-après :

	m^2
— Bœufs dits « bœufs de trait »	1,85
— Animaux dangereux	1,80
— Chevaux, mulets	1,50
— Bœufs autres, génisses, génissons, vaches	1,25
— Anes, génisses de petite taille, génissons de petite taille, muletons, poulains, vaches de petite taille	1,00
— Veaux	0,49
— Petits veaux ne pesant pas plus de 60 kg, porcs	0,37
— Jeunes poulains accompagnant leur mère	0,35
— Porcs ne pesant pas plus de 50 kg.	0,20
— Chèvres, moutons	0,23
— Chiens des équipages de chasse	0,13

Pour l'application des dispositions ci-dessus sont considérés comme :

— bœufs dits « bœufs de trait » ceux dont la hauteur au garrot dépasse 1, m 70;

— génisses, génissons ou vaches de petite taille, ceux de ces animaux dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1, m 20;

— poulains, les jeunes sujets de la race chevaline, âgés de moins de trois ans et dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1 m ,45;

— muletons, les jeunes sujets de l'espèce mulassière, âgés de moins de trois ans et dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1 m,45;

— veaux, les jeunes animaux de l'espèce bovine dont le poids vif ne dépasse pas 250 kg (125 kg pour les jeunes sujets de race bretonne).

D'un autre côté sont précisés dans les divers chapitres du Tarif n° 1 des barèmes à retenir pour des conditions de superficie différentes : par 4, 10, 15, 18 et 22 m^2. Ces barèmes qui sont numérotés présentent la particularité d'offrir des prix de base, en fonction de la distance, d'autant plus réduits que la superficie de taxation à prendre en considération est plus élevée.

Exemples de barèmes

Au chapitre premier du Tarif n° 1 sont prévus :

	Par 4 m²	10 m²	15 m²	18 m²	22 m²
Bœufs, vaches ..	barème 46 (au-delà de 200 km)	barème 68	barème 84	barème 89	barème 92
		(au-delà de 150 km)			
Moutons, veaux	d°	barème 170	barème 186	barème 191	barème 194
		(au-delà de 150 km)			

Pour pouvoir apprécier la différence des prix de base de ces barèmes, nous indiquons ci-après quelques-uns de ces prix (1) à des distances déterminées :

	Barême 46	Barème 68	Barème 92	Barème 170	Barème 194
A 300 km ..	50,19 F	28.96 F	15,89 F	25,58 F	14,04 F
A 500 km ..	75.60 F	43 63 F	23 94 F	36 70 F	20.14 F

La superficie forfaitaire du chargement qui varie par conséquent avec le nombre d'animaux chargés dans un wagon, permet de déterminer le barème à faire jouer. Le montant du prix de transport sera alors le produit du prix au m², donné par ce barème à la distance de transport à retenir, par cette superficie forfaitaire étant entendu que lorsque cette dernière excède la superficie réelle du wagon mis à la disposition de l'expéditeur c'est

(1) Ces prix sont ceux en vigueur au 10 juin 1963. Ils ne concernent que des relations sur lesquelles n'interviennent pas des réductions spéciales.

cette superficie réellement utilisée qui sera prise en considération avec, toutefois, un minimum de 22 m² (18 m² pour les transhumants).

Exemples de prix de transport

1er *exemple :* Wagon chargé de 13 vaches et 15 veaux expédiés de Egletons à Toulouse. Distance de transport : 327 km.

Le wagon est d'une superficie réelle de 23 m² 41 arrondie à 23 m².

Calcul de la superficie forfaitaire :

Vaches : 1 m² 25 × 13 =	16 m² 25 arrondi à	16 m²
Veaux : 0 m² 49 × 15 =	7 m² 35 »	7 m²
	Total	23 m²

La superficie réelle du wagon étant identique à la superficie forfaitaire de taxation, c'est donc une superficie minimum de 23 m² qui est à prendre en considération pour déterminer le barème applicable.

Prix de transport

Par wagon taxé à une superficie d'au moins 22 m² le chapitre premier du Tarif n° 1 prévoit :

Bœufs ou vaches : barème 92 soit pour la distance considérée de 327 km par m² : 17,13 fr.

Veaux : barème 194 pour la distance considérée de 327 km par m² : 15,00 fr.

D'où :

Bœufs, vaches	17,13 fr. × 16 =	274,08 fr.
Veaux	15,00 fr. × 7 =	105,00 fr.
	Prix de transport :	379,08 fr.

2e *exemple :* Wagon chargé de 10 vaches et 20 veaux expédiés de Egletons à Toulouse. Distance de transport : 327 km.

Le wagon est d'une superficie réelle de 20 m² 86 arrondie à 21 m².

Calcul de la superficie forfaitaire :

Vaches : 1 m² 25 × 10 =	12 m² 50 arrondi à	13 m²
Veaux : 0 m² 49 × 20 =	9 m² 80 »	10 m²
	Total	23 m²

La superficie forfaitaire (23 m²) étant supérieure à la superficie réelle du wagon transporteur (21 m²), la taxe doit être établie d'après cette dernière, mais avec cependant un minimum de 22 m², pour répondre aux obligations du tarif.

Prix de transport

Par wagon taxé à une superficie d'au moins 22 m², le chapitre premier du Tarif n° 1 prévoit :

Bœufs ou vaches : barème 92 soit pour la distance considérée de 327 km : 17,13 fr.

Veaux : barème 44 soit pour la distance considérée de 327 km : 15,00 fr.

La superficie à taxer étant de 22 m² alors que la superficie forfaitaire totale est de 23 m², la réduction de 1 m² qui doit en résulter sera faite pour la catégorie d'animaux bénéficiant du barème le moins élevé, c'est-à-dire en l'occurrence, pour les veaux.

D'où :

Vaches	17,13 fr. × 15 =	256,95 fr.
Veaux	15,00 fr. × 9 (au lieu de 10)	135,00 fr.
	Prix de transport :	391,95 fr.

FACILITÉS CONSENTIES AUX EXPÉDITEURS D'ANIMAUX VIVANTS EFFECTUÉS AUX CONDITIONS DU TARIF N° 1

Ces facilités concernent aussi bien les conditions d'accompagnement des animaux que les conditions dans lesquelles le transport proprement dit doit s'effectuer.

1°) Titres de transports délivrés

Pour permettre aux expéditeurs de donner aux animaux les soins nécessaires à leur conservation, le chemin de fer délivre, sur demande, un titre de transport aller et retour en 2e classe comportant suivant le cas, soit une réduction, soit la gratuité.

Antérieurement à 1952, les expéditeurs d'envois peu importants en nombre, taxés par wagon de 4 m², n'étaient pas tenus de donner des soins à leurs animaux pendant le transport. Il s'agissait cependant très souvent de transports d'animaux d'un prix

élevé et fragiles (chevaux de race, animaux reproducteurs, vaches amouillantes ou laitières, etc.) ayant besoin de soins ou d'attentions particulières en cours de route.

Actuellement, pour tous les envois par wagons quelle que soit l'importance de l'envoi, les expéditeurs sont tenus d'assurer les soins nécessaires à leurs animaux et à cet effet les conditions d'application du Tarif n° 1 prévoient la délivrance d'un titre de parcours, comportant une réduction de 50 p. 100 pour les wagons taxés à une superficie de 4 m², gratuit (y compris deux chiens) pour les transports taxés à un barème correspondant à une superficie de 10, 15, 18 ou 22 m².

2°) Faculté pour les conducteurs de ménager à leurs animaux des arrêts en cours de route

Lorsque la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée atteint au minimum 50 km, l'expéditeur peut demander par une mention à faire figurer sur la déclaration d'expédition, un ou deux arrêts au plus en cours de transport, moyennant la perception d'une surtaxe, la ou les gares d'arrêts étant à préciser lors de la demande, ainsi que le nom du consignataire chargé de recevoir les animaux dans la gare d'arrêt si l'expéditeur n'effectue pas lui-même la réception.

3°) Modification du chargement en cours de transport

L'expéditeur d'un envoi ne comportant qu'un seul wagon a la possibilité dans une gare intermédiaire du parcours et contre paiement d'une surtaxe :

— soit de compléter le chargement quand le wagon est incomplètement chargé à la gare de départ d'origine;

— soit de retirer du chargement une partie des animaux.

4°) Aménagement des wagons

L'aménagement des wagons (litière, sciure de bois, sable) ou les accessoires du transport (harnais, couvertures appartenant aux animaux, aliments nécessaires en cours de route etc.) n'interviennent pas pour la détermination du prix de transport, sous la réserve toutefois, qu'ils répondent à la nécessité de ce transport.

LE MATÉRIEL DE TRANSPORT

Le transport classique des animaux « sur pieds » est effectué en wagons couverts d'un type courant fourni aux expéditeurs, par le chemin de fer, sur simple demande formulée à la gare de départ avant 18 heures l'avant-veille du jour de chargement. Il existe cependant d'autres sortes de matériels que nous mentionnerons.

Wagons du type courant

Il est normalement mis à la disposition des expéditeurs des wagons du type K particulièrement bien connu. Il s'agit de wagons couverts munis de volets d'aération aptes à l'acheminement des animaux vivants par trains de messageries (100 km à l'heure).

Pour l'identification des wagons et suivant les règles internationales des chemins de fer, il est à noter qu'un cartouche d'identification est apposé sur les deux faces longitudinales du wagon, sur le côté gauche de la caisse.

Ce cartouche comporte :

— une marque de propriété,

— des lettres de série et des lettres indices (1) le cas échéant,

— un numéro d'ordre du véhicule.

Exemple :

S.N.C.F.	marque de propriété.
K	lettre de série.
425 150	N° d'ordre du véhicule.

Par ailleurs et pour ce qui concerne le transport des animaux vivants pour lesquels la superficie utilisable du wagon est à connaître, le renseignement précis est indiqué dans la partie gauche de la caisse du véhicule. Pour les wagons aptes au trafic international, sur la partie droite de la caisse figure la marque : R. I. V.

---

(1) La lettre indice z située après la lettre K, préciserait qu'il s'agit d'un wagon couvert, sans volets d'aération.

Indiquons pour mémoire que certains wagons sont soumis au régime d'utilisation en commun (pool) par les Administrations de chemins de fer européens ci-après adhérentes à la Convention « Europ » : S.N.C.F. (France) — D.B. (Allemagne Occidentale) — O.B.B. (Autriche) — B (Belgique) — D.S.B. (Danemark) — F.S. (Italie) — N.S. (Pays-Bas) — S.B.B. C.F.F. (Suisse) — C.F.L. (Luxembourg).

Wagons écuries

Le nombre des wagons écuries est peu nombreux. Aménagés avec des stalles (2 à 6 suivant le type de wagon), ils sont pratiquement utilisés exclusivement pour le transport des chevaux de courses, étalons, etc.

Leur fourniture par la S.N.C.F. n'est pas obligatoire étant considérés comme des wagons spéciaux. Ils ne sont mis à disposition des expéditeurs que sur demande spéciale et suivant les disponibilités.

Wagons à double plancher

Il s'agit de wagons spécialement aménagés par le chemin de fer pour le transport d'animaux de petite taille (moutons, porcs, veaux, chèvres) qui ne circulent toutefois que sous un régime de location faisant l'objet d'un contrat spécial et pour une période plus ou moins longue. Ces wagons du point de vue de leur circulation sont à considérer comme étant des « wagons de particuliers » (Tarif 104) et pour la taxation des transports, ils bénéficient de conditions particulières entraînant une réduction des prix atteignant 30 p. 100 de la superficie forfaitaire de taxation. Les chargements mixtes (animaux de grande taille et de petite taille) sont également admis dans les wagons aménagés partiellement à deux planchers, les animaux de grande taille ne devant occuper, dans ce cas, que la partie du wagon ne comportant pas deux planchers.

Remorques Rail — Route dites « bétaillères »

Les nouvelles techniques de transports mixtes rail-route ont fait apparaître un moyen d'assurer, partie sur la route (transports terminaux), partie sur le chemin de fer le transport des animaux. Voyageant sur des wagons spéciaux, la remorque rail-route nécessite toutefois pour la mise sur wagon et la dépose à terre, des quais spécialement aménagés. Cette technique bien adaptée aux

transports de marchandises n'a pas pareillement été adoptée pour les animaux. Elle n'est donc que très peu utilisée pour ces derniers en raison justement de ses particularités. L'achat ou la location de remorques est obligatoire et des conditions tarifaires spéciales (Tarif n° 107) sont appliquées.

Cages à claire-voie

Le transport des animaux de petite taille nécessite parfois un emballage ainsi que cela a été précisé. Cet emballage peut évidemment être constitué par des caisses, cages ou paniers appartenant à l'expéditeur, mais dans certaines gares où la nécessité s'en fait sentir, des cages spéciales à claire voie sont louées par la S.N.C.F. aux expéditeurs contre une redevance, fonction de la distance de transport.

Il en résulte un contrat de location séparé du contrat de transport proprement dit et l'aménagement de la cage, si besoin est, incombe à l'expéditeur au titre de locataire.

Cas particulier du transport des poissons vivants

La nécessité d'utiliser un matériel important (bacs spéciaux ou wagons viviers) et la surveillance particulière à exercer pendant le transport, constituent une gêne dans le transport des poissons vivants.

Dès 1961, il a été effectué des essais consistant à placer les poissons dans des sacs en plastique à moitié remplis d'eau complété par de l'oxygène comprimé avant d'être hermétiquement fermés. Les sacs ont été insérés, ensuite, dans des caisses en carton fort, fermées et cerclées, aucune autre précaution n'étant prise.

Le sandre, est un poisson particulièrement délicat à transporter vivant. Il se blesse en se jetant contre les parois du récipient qui le contient. De plus, ses besoins en oxygène sont énormes. Pour ces raisons les transports de sandres ne pouvaient pratiquement s'effectuer dans des conditions acceptables, quel que soit le mode de transport en cause (route ou chemin de fer) dès que la distance à franchir atteignait 100 km et la durée de l'acheminement ne pouvait excéder 6 heures.

Or, des sandres ont pu être transportés en chemin de fer sans aucun incident par colis express, dans les conditions décrites sur des distances très grandes (du Midi de la France sur la région du Nord) et pour une durée du transport dépassant 24 heures.

CHAPITRE III

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ EN RÉGIME INTÉRIEUR FRANÇAIS

Contrairement à ce qui existe dans certains pays, la France ne possède pas de législation spéciale des transports et la responsabilité des transporteurs découle de la Jurisprudence qui s'est instituée sur quelques articles du Titre III du Livre Troisième du Code Civil relatif aux « Contrats ou obligations conventionnelles en général » et sur quelques articles du Titre VI Section IV du Livre premier du Code de Commerce relatif aux voituriers.

Le chemin de fer agit, par conséquent, au titre de voiturier et à ce titre, les obligations qui en résultent pour lui sont concomitantes à celles découlant du contrat de transport concrétisé par la déclaration d'expédition établie par l'expéditeur.

NATURE DU CONTRAT

S'agissant de transport, ce contrat est conclu entre l'expéditeur et le transporteur au profit d'un tiers, le destinataire (stipulation pour autrui — art. 1121 du Code Civil). Ce contrat est synallagmatique. Il est également réel sans être toutefois solennel en dépit des termes de l'article 101 du Code de Commerce d'après lequel « *la lettre de voiture forme un contrat...* »

Enfin, certains auteurs voient dans le contrat de transport

du chemin de fer un contrat d'adhésion du fait que les tarifs homologués des chemins de fer, applicables à la lettre et ayant force de droit (1) sont offerts en permanence, l'expéditeur devant les accepter tels quels, sans que toutefois ce caractère puisse altérer les obligations juridiques qu'entraîne la conclusion du contrat de transport.

LIBELLÉ DE LA DÉCLARATION D'EXPÉDITION

La déclaration d'expédition qui constitue le contrat est établie dans des conditions précisées par les tarifs du chemin de fer.

L'article 20 des Conditions Générales d'Application des Tarifs pour le Transport des Marchandises, définit, en effet, explicitement les énonciations de cette déclaration qui est d'un modèle spécial. Elles sont limitatives et ont pour résultat de déterminer les clauses du contrat et leurs conséquences, le cas échéant, ce qui est très important en matière de responsabilité du chemin de fer.

PERSONNES ENVERS LESQUELLES LE TRANSPORTEUR EST RESPONSABLE

L'inexécution ou la mauvaise exécution et le retard apporté dans l'exécution du contrat de transport peuvent, s'il y a lieu, conformément à l'article 1147 du Code Civil entraîner le paiement de dommages-intérêts.

L'expéditeur peut toujours exercer son recours contre le transporteur; en d'autres termes, il existe entre eux un lien de droit dès que l'accord s'est fait sur les conditions du transport et que le transporteur a pris charge de la marchandise. Ce lien de droit rend aussi, par réciprocité, l'expéditeur responsable à l'égard du transporteur, non seulement pour le paiement du prix de transport, mais aussi pour toutes les conséquences qui peuvent découler du contrat : frais restés impayés à la suite d'une souffrance due à un refus du destinataire non motivé par une faute

---

(1) La règle est affirmée par de nombreux arrêts suivant diverses formules rigoureuses. Les tarifs doivent être appliqués « strictement » ... « à la lettre » ... « littéralement » (*Cass. Civ.* 17-3-1931, 8-5-1911, 9-2-1915, 14-5-1941, 9-1-1935) Les tarifs « ont force de loi comme les conventions font la loi des parties (*Cass. Civ.* 29-5-1905, 7-5-1935).

du transporteur, dépenses que celui-ci est amené à engager pour accomplir son devoir de bon père de famille (article 1137 du Code Civil) : frais d'expertise judiciaire lorsqu'en cas de contestation l'expéditeur succombe (article 106 du Code de Commerce), accident dû à une faute de l'expéditeur.

En ce qui concerne l'action du destinataire, elle est basée sur le bénéfice qu'il tire du contrat à partir du moment où il a accepté celui-ci en profitant de la stipulation pour autrui. Son acceptation est acquise normalement en retirant le récépissé au destinataire et en prenant livraison de l'envoi, mais un refus de prendre livraison, s'il est motivé par une perte, des avaries ou un retard imputables au transporteur, est à considérer comme la volonté manifestée par le destinataire de réserver son droit d'action, ce qui implique l'acceptation du contrat. Par contre, dans le cas où le destinataire refuse l'envoi pour un motif ne mettant pas en cause le transporteur, il se met volontairement hors du contrat et perd tout droit à une indemnité.

L'expéditeur et le destinataire peuvent agir en même temps contre le transporteur, mais le destinataire étant, selon l'expression juridique, le « continuateur » de la personne de l'expéditeur, l'un et l'autre ne sauraient bénéficier de la réparation d'un même chef de dommage, leurs actions ne pouvant, en effet, être basées que sur des préjudices différents.

Il convient de préciser que l'expéditeur peut posséder le droit d'action même au cas où il ne figure pas en nom au contrat de transport. En effet, aux termes de l'article 101 du Code de Commerce, lorsqu'une expédition est faite par l'entremise d'un commissionnaire, un lien contractuel se forme entre l'expéditeur réel, le commissionnaire et le transporteur.

Mais d'autres personnes peuvent encore légalement actionner le chemin de fer. Ce sont celles non portées au contrat de transport qui agissent comme substituées aux titulaires du droit d'action, ou qui les représentent à des titres divers (héritiers, bénéficiaires des droits par cession, compagnies d'assurances dûment subrogées dans les droits des assurés, etc.).

PRINCIPALES SORTES DE RESPONSABILITÉS DU TRANSPORTEUR

Le transporteur peut être actionné :

— pour la perte totale d'un envoi, lequel ne parvient pas à destination (destruction totale, livraison par erreur à un tiers, etc.) ;

— pour une perte partielle consistant dans la remise incomplète de l'envoi (destruction accidentelle partielle, par ex.);

— pour des avaries (blessures ou maladie des animaux notamment) entraînant des dommages;

— pour un retard consistant dans une livraison postérieure à la date à laquelle les délais de transport expiraient;

— pour des préjudices divers qui seraient alors étrangers à la marchandise transportée (dérangement inutile pour le chargement d'un wagon non fourni à temps). Ces sortes de préjudices qui sont réparés selon le droit commun, débordent le cadre de cet examen.

Pertes totales et partielles — Avaries

La base de la responsabilité est constituée par l'article 103 du Code de Commerce, qui rend le transporteur garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure, ainsi que des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. L'article 1784 du Code Civil rend également le voiturier responsable de la perte ou des avaries des objets qui lui sont confiés sauf cas fortuit ou force majeure.

La Jurisprudence a toujours considéré cette garantie comme une *présomption de responsabilité*, ce qui revient à dire que le transporteur est a priori responsable de toutes les pertes et avaries survenues en cours de transport; il ne peut faire disparaître légalement la charge qui pèse sur lui qu'en rapportant, au besoin par expertise judiciaire, la preuve indiscutable que le dommage est dû au vice propre de la chose (marchandise, emballage, conditionnement du chargement; la faute de l'expéditeur étant en cause), au cas fortuit, ou à la force majeure.

Aucun autre motif valable ne peut donc être opposé par le chemin de fer aux expéditeurs et destinataires et, d'ailleurs, il faut aussi qu'il établisse en sus de la démonstration de l'existence des circonstances de fait constituant cette preuve, qu'il a fait tout ce qu'il était en son pouvoir pour éviter ou atténuer le dommage; en un mot qu'il n'a commis aucune faute ayant influé sur le sort de la marchandise.

Cette situation juridique est caractérisée en disant que le transporteur supporte le *fardeau de la preuve.*

Ce fardeau est très lourd et nous savons qu'il est imposé

sans défaillance — qui pourrait être possible par le biais de dispositions contractuelles — du fait de la loi Rabier (17 mars 1905) qui est venue ajouter le dernier alinéa dont se trouve muni l'article 103 du Code de Commerce : *Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle.*

Cependant, il ne peut être perdu de vue que si ce texte frappe de nullité toute clause contractuelle ou tarifaire, par laquelle le transporteur déclarerait rejeter le fardeau de la présomption de responsabilité, et même toute déclaration de l'expéditeur déchargeant par avance le transporteur de ce fardeau, il n'en reste pas moins vrai qu'il n'interdit pas au transporteur de limiter sa responsabilité.

Toutefois, pour cela, la Jurisprudence constante en la matière, exige :

— que cette limitation soit connue de l'expéditeur et qu'elle ne soit pas de nature à amener à payer à l'ayant droit une indemnité si inférieure à la valeur de la marchandise qu'elle apparaîtrait comme étant dérisoire et constituerait pratiquement une véritable exonération;

— que l'expéditeur ait toujours, par la revendication d'un tarif approprié, la possibilité d'être couvert de la valeur réelle de la marchandise.

Cette doctrine a eu encore l'occasion d'être rappelée en matière de transport routier par un Arrêt de la Cour de Cassation, en date du 26-9-1961, précisant :

« *Attendu, sur la validité de la clause elle-même déclarant la responsabilité du transporteur limitée à ..... que si l'article 103 du Code de Commerce édicte que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité et que toute clause contraire est nulle, cette nullité ne concerne qu'une clause d'exonération et non de limitation conventionnelle, que cette dernière clause est parfaitement valable, surtout, comme en l'espèce, lorsque le client du transporteur a le choix entre l'expédition non assurée au tarif normal et celle en valeur déclarée, moyennant paiement d'un supplément.* »

(Egalement Cass. 29-6-1953 - C. Douai 29-5-1958).

Les tarifs de la S.N.C.F. doivent donc répondre à cette doctrine et en matière de transport d'animaux vivants plus particulièrement, la situation de ce point de vue peut être établie ainsi, au sujet du Tarif n° 1.

Responsabilité résultant du Tarif n° 1

a) Envois n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration de valeur

Lorsqu'un envoi n'a pas fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnité à verser par le Chemin de fer pour la *réparation de tous les dommages justifiés* dont il est responsable ne peut excéder les sommes qui sont fixées par les conditions particulières au Tarif n° 1.

Exemple (Tarif du 10 juin 1963) :

— Chevaux, bœufs, vaches	1 400 F
— Mulets	690 F
— Anes	280 F
— Veaux (plus de 60 kg)	520 F
— Porcs	280 F
— Chèvres, moutons (autres que transhumants)	140 F
— Chiens des équipages de chasse	14 F
— Génisses ou génissons ou vaches, de petite taille	860 F

b) Envois ayant fait l'objet d'une déclaration de valeur

L'expéditeur a la faculté de faire une déclaration de valeur. Il peut, pour une même expédition, faire, soit une déclaration de valeur différente pour chacun des animaux d'une même catégorie, soit une déclaration de valeur pour une partie seulement des animaux chargés; dans les deux cas, il est tenu de déclarer séparément la valeur de chacun des animaux faisant l'objet de la déclaration de valeur précitée et de les désigner par une marque spéciale permettant leur identification, sans contestation possible (droit à percevoir en sus de la taxe normale de transport).

Lorsqu'un envoi a fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnité à verser par le Chemin de fer pour la *réparation de tous les dommages justifiés* dont il est responsable ne peut excéder la somme déclarée.

Si l'on se réfère aux dispositions du Code Civil relatives aux contrats ou obligations conventionnelles, la responsabilité du chemin de fer du fait qu'elle est essentiellement d'ordre contractuel doit être placée dans le cadre des articles 1149 à 1151 de ce Code, articles qui limitent le préjudice, dont le transporteur doit réparation (perte faite et gain dont le réclamant a été privé), à celui qui pouvait être prévu lors de la formation du contrat

(sauf dans le cas exceptionnel de dol (1) et, en outre, dans tous les cas, à ce qui peut être considéré comme une suite *directe et immédiate* de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat.

Or, il vient d'être exposé que pour les animaux vivants, le Tarif n° 1 prévoyait une limitation de responsabilité s'appliquant à chacun des animaux transportés.

Les conditions d'application de ce Tarif précisent bien, en effet, que le montant des indemnités prévues sont fixées dans leur limite pour la « *réparation de tous les dommages justifiés* ».

Le versement des sommes correspondantes en cas d'accident incombant au chemin de fer, est-il libératoire eu égard aux dispositions de la loi Rabier?

D'une part, les indemnités forfaitaires déterminées par le Tarif n° 1 font l'objet de l'homologation ministérielle par la voie de la publication au Journal Officiel et sont modifiées, le cas échéant, pour être ajustées aux valeurs moyennes des animaux. D'autre part, ces indemnités constituant des maxima, l'expéditeur a toujours la possibilité de se prémunir contre des dommages éventuellement plus élevés en procédant à la déclaration de valeur nécessaire.

Le principe de la garantie réelle des dommages imposés au transporteur par la loi Rabier est donc bien respecté.

Retards

Le transporteur est justiciable de dommages et intérêts en cas de retard apporté dans l'exécution du contrat de par les dispositions de l'article 1147 du Code Civil (sauf cause étrangère non imputable au débiteur) et de l'article 104 du Code de Commerce (sauf cas de force majeure).

Délais de transport

Les envois d'animaux vivants soumis au Tarif n° 1 sont transportés en Régime Acéléré pour lesquels les délais de transport sont fixés uniformément à un jour par 300 km, le point de départ

---

(1) En matière de transport par chemin de fer, la faute lourde n'est pas assimilée au dol. La Cour de Cassation s'est exprimée ainsi : « S'agissant d'un transport par chemin de fer, la responsabilité de la Compagnie était limitée aux dommages prévus ou prévisibles lors de la formation du contrat, nonobstant sa faute lourde, en dehors de tout dol de sa part (*Cass. Civ.* 27-11-1940. Autres décisions : 7-12-1949, 8-5-1950, 22-10-1951, 9-11-1954).

des délais étant déterminé à 0 h (le cas des envois effectués à une distance n'excédant pas 100 km est particulier), le lendemain du jour de l'expédition.

Compte tenu du délai de mise à disposition à l'arrivée (2 heures après l'heure d'ouverture de la gare) le tableau ci-après établit la situation d'un transport d'animaux en matière de délais de livraison obligatoires :

Distance	Expiration du délai de transport proprement dit (1) (Jour A : jour d'expéd.)		Jour et heure de mise à disposition obligat. (2 h après l'heure d'ouverture de la gare)	
Jusqu'à 100 km :				
Remise avant-midi ..	Jour B	à 12 h	Jour B	à 14 h
» après-midi ..	»	à 24 h	» C	à 9 h
De 101 à 300 km	»	à 24 h	» C	à 9 h
» 301 à 600 »	» C	à 24 h	» D	à 9 h
» 601 à 900 »	» D	à 24 h	» E	à 9 h
» 901 à 1200 »	» E	à 24 h	» F	à 9 h

(1) Des délais supplémentaires sont décomptés pour les envois à destination de lignes non desservies journellement.

Il s'agit de délais légaux mais précisons que normalement les acheminements de wagons de bestiaux sont effectués par le chemin de fer dans des délais pratiques bien plus réduits afin de répondre aux nécessités commerciales.

Il est à rappeler que le dépassement du délai légal ne peut être apprécié qu'à l'arrivée, la responsabilité du chemin de fer pour retard ne saurait en effet être mise en cause sur des fractions du parcours à effectuer.

Par ailleurs, le retard ne peut donner lieu à indemnité que dans la mesure où le chemin de fer a été mis en demeure de livrer (article 1146 du Code Civil). Cette mise en demeure n'étant opposable qu'à l'expiration des délais de transport.

Enfin, les préjudices susceptibles d'être invoqués pour cause de retard, comme pour le cas des pertes ou avaries examinés ci-dessus doivent être prouvés et sont à prendre en considération dans la limite tracée par les articles 1150 et 1151 du Code Civil.

Aucune restriction n'existant au sujet des limitations contractuelles de responsabilité en matière de retard, celles qui sont prévues par le Tarif n° 1 pour tous les dommages justifiés s'appliquent donc également ici avec les mêmes modalités que celles relevées lors de l'examen du cas des pertes ou avaries.

FIN DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR — PROTESTATIONS ET RÉSERVES FORMULÉES PAR LE DESTINATAIRE

La lourde présomption de la responsabilité qui pèse sur le transporteur cesse à un moment précis : celui où le destinataire prend livraison de la marchandise. Si après livraison et alors qu'aucun dommage n'a été constaté contradictoirement entre le chemin de fer et le destinataire, ce dernier invoque un préjudice (blessure d'animaux, traumatismes, maladie ou un manquant en nombre) d'une part, il aura encore la possibilité de réserver ses droits, d'autre part, il aura la charge de prouver que le dommage invoqué par lui s'est produit alors que les animaux (la marchandise transportée) était encore sous la garde du chemin de fer (Cass. Civ. 7-11-1928, Arles 6-1-1920 — moutons malades). Mais, alors, le destinataire doit administrer cette preuve avec la même rigueur que celle qui est imposée au chemin de fer lorsque le dommage étant reconnu à la livraison, celui-ci cherche à se dégager de sa responsabilité. Il s'agit là d'un renversement du fardeau de la preuve.

FORCLUSION — ÉTUDE DE L'ARTICLE 105 DU CODE DE COMMERCE

Le temps alloué au destinataire pour réserver ses droits, est déterminé par l'article 105 du Code de Commerce.

Ce temps est fixé à 3 jours, non compris les dimanches et jours fériés qui suivent le jour de la réception des objets transportés.

Dans ce délai, le destinataire doit adresser au chemin de fer une *protestation motivée* par lettre recommandée ou par acte extra judiciaire. Faute d'avoir accompli cette formalité, il est forclos, c'est-à-dire déchu de tout recours contre le transporteur à moins toutefois, qu'une demande d'expertice judiciaire en application de l'article 106 du Code de Commerce n'ait été formulée dans ce même délai, quelle que soit la partie à l'origine de cette demande (modification apportée au dit article par le décret n° 59 662 du 19-5-1959 — J.O. du 26-5-1959).

Cette formalité est impérative et la Jurisprudence n'admet une dérogation que lorsque le destinataire a inscrit des réserves que le transporteur a acceptées. Il s'est alors formé, suivant

l'expression de la Cour de Cassation, un contrat de réserves (1) qui dispense le dit destinataire de l'observation de l'art. 105 du Code de Commerce.

L'acceptation des réserves par le voiturier est une pure question de fait; elle peut être expresse ou tacite, mais en tous cas elle doit être constatée par les juges du fond (Cass. Civ. 22-7-1902 6-7-1905 — 7-5-1906 — 21-2-1923). Cette acceptation doit au surplus être concomitante à la livraison (Cass. 1-2-1955 — 11-5-1955).

La Jurisprudence se montre rigoureuse envers le destinataire pour ce qui concerne l'établissement de la preuve de l'existence des avaries ou d'un manquant antérieurement à la livraison. Elle a refusé toute valeur probatoire à des constatations unilatérales, faites alors que des marchandises avaient été livrées au destinataire qui en assurait dès lors la garde, notamment à des constatations faites à son domicile par un vétérinaire (boiterie d'un cheval — Lille 25-7-1913).

La doctrine et la Jurisprudence font ainsi une distinction très nette entre la situation du destinataire qui vérifie la marchandise (ou les animaux évidemment) avant d'en prendre livraison et fait toutes réserves utiles en cas de manquants ou d'avaries et celle du destinataire qui a pris livraison sans réserves et a protesté régulièrement suivant les obligations énoncées par l'article 105 du Code de Commerce.

Dans le premier cas, le voiturier demeure sous le coup de la présomption qu'édictent les articles 103 du Code de Commerce et 1784 du Code Civil; dans le second cas, la présomption se déplace et le destinataire demandeur en indemnité doit établir que les avaries ou la perte partielle se sont produites avant que la marchandise ait passé entre ses mains.

Cette distinction est facile à expliquer : Quand le destinataire formule des réserves pour avaries ou manquants, avant de prendre livraison, le transporteur est encore à même de faire la preuve du fait qui peut le décharger, à savoir : le cas fortuit, le vice propre ou la faute de l'expéditeur. En effet, la marchandise n'a pas encore été enlevée et il est libre de la retenir pour provoquer une expertise judiciaire. Au contraire, si le destinataire prend livraison sans réserves, mais proteste régulièrement dans les trois jours, il est tout naturel que ce soit à lui destinataire, à prouver contre le transporteur qui s'est dessaisi entre ses mains, l'antériorité de l'avarie ou du manquant.

Ce n'est du reste qu'une application de la règle générale sui-

---

(1) Egalement « convention de réserves » suivant Rodière (Le Droit de Transports, 2e partie, 1109).

vant laquelle le demandeur doit faire la preuve de son droit. (Voir Lyon — Caen et Renault, Manuel du Droit Commercial n° 536 et note de M. Sarrut, Président de Chambre à la Cour de Cassation, au bas d'un arrêt de la Cour d'Aix du 4-2-1889 — Dalloz 1890 pages, 65 et suivantes).

Au surplus, la question a été examinée, lors de la discussion de la loi du 11 avril 1888 qui avait déjà modifié l'article 105. Le rapport de M. Massé, présenté à la Chambre des Députés le 21 octobre 1887 (J.O. de 1887 p. 932 — 2e colonne) à la suite de la délibération demandée à la Cour de Cassation, contient le passage suivant :

« *Si une perte partielle ou une avarie est constatée après réception, le propriétaire de la marchandise conserve d'après la législation normale le droit d'en demander réparation, sans se heurter à la brutale déchéance qui permettait de repousser jusqu'à l'évidence même. S'il y a contestation sur l'époque à laquelle est arrivée la perte ou l'avarie, le destinataire sera tenu de prouver que cette perte ou cette avarie est antérieure à la réception.*

« *La Commission a jugé que cette conclusion découlait d'une manière tellement claire des principes fondamentaux de notre droit et de ceux qui ont inspiré la rédaction que nous vous proposons, qu'il était inutile d'énoncer dans notre article* 105, *un paragraphe spécial.* »

Lors de la discussion au Sénat, M. Paris (séance du 16 février 1888) proposa un texte additionnel ainsi conçu : « *à partir de la réception, le destinataire est tenu d'établir que le fait dont il se plaint s'est produit antérieurement à la prise de possession* ».

Cet amendement fut rejeté comme inutile, le rapporteur ayant expliqué qu'il n'y avait pas lieu d'insérer dans une loi une disposition rentrant absolument dans les principes généraux du droit auxquels on prétendait apporter une innovation.

Cependant, cette seule solution, à savoir : l'obligation pour le destinataire de démontrer l'antériorité de l'avarice ou du manquant à la livraison, aboutissait, dans de nombreux cas, à créer à l'encontre du transporteur une situation qui risquait de froisser l'équité.

En effet, cette antériorité une fois démontrée, le transporteur se retrouve devant sa responsabilité présumée et est toujours tenu de faire la preuve de son irresponsabilité lorsqu'il l'invoque : Or, étant donné le délai de trois jours en cause, il pouvait se trouver dans l'impossibilité d'apporter une telle preuve.

Par exemple, le wagon ayant été déchargé, la démonstration de la faute de l'expéditeur (mauvais chargement, etc.) devenait

impossible. Il serait anormal de laisser à la charge du chemin de fer les conséquences d'un tel état de choses créé par le fait du destinataire lui-même.

Aussi, dans ce cas, la Jurisprudence n'a-t-elle pas hésité à décider que la demande du destinataire devait être rejetée lorsque par ses agissements, il a mis le chemin de fer dans l'impossibilité de faire la lumière (soit qu'il ait enlevé la marchandise et l'ait déchargée sans recourir à l'expertise (Cambrai 13-12-1904 — Salins 1-7-1921 — C. Amiens 17-3-1922 — Marseille 7-6-1922 — Seine 14-2-1924, 14-1-1927, 29-9-1927, 26-6-1929, 6-11-1929, 30-9-1930, 8-1-1931, 24-11-1934, 23-3-1943 — soit qu'il ait enfoui l'animal mort : Cholet 12-6-1913, etc.).

Enfin, il a été jugé que la demande de preuve, formulée par le destinataire, doit être rejetée lorsque les faits cotés en preuve ne sont ni pertinents ni admissibles (Seine 4-4-1947). Il a encore été reconnu l'inutilité d'une expertise demandée en cours d'instance (Dunkerque 15-7-1929).

PRESCRIPTION — ARTICLE 108 DU CODE DE COMMERCE

Il est de principe en droit français que les actions s'éteignent du fait de leur non exercice pendant un certain temps. Ce principe s'appuie sur l'intérêt qu'il y a, pour l'ordre public et la paix sociale, à la consolidation des situations acquises.

En ce qui concerne le contrat de transport, une dérogation à la prescription générale (art. 2262 du Code Civil) est prévue par l'article 108 du Code de Commerce (loi du 18 novembre 1942) qui établit une prescription d'un an. Cette prescription qui est de droit commun en matière de transport s'applique à toutes les actions qui naissent du contrat de transport, c'est-à-dire aussi bien celles dirigées contre le transporteur par ceux qui sont habilités à agir, qu'à celles du transporteur contre l'expéditeur ou le destinataire (action en paiement des frais de transport, par exemple).

La prescription annale ne saurait cependant jouer que pour le contrat de transport proprement dit. Les actions fondées sur des contrats distincts de ce dernier ne sont pas concernées.

Le point de départ de cette prescription est le jour de la livraison ou de l'offre de livraison (C. Paris 2-11-1955 — Cour Seine 12-12-1947) s'il s'agit de pertes partielles, d'avaries ou de retard. Dans le cas de perte totale, le point de départ est le jour où la marchandise aurait dû être normalement livrée, par consé-

quent le jour de l'expiration des délais légaux de transport. Si la marchandise a été offerte et refusée, puis acceptée, le délai aura couru du jour de l'offre et non du jour ultérieur de la remise (Cass. 7-5-1930).

La période d'un an ainsi définie est donc celle pendant laquelle, une fois ses droits réservés, le réclamant pourra intenter une action, en justice au besoin, contre le transporteur. Elle peut être interrompue, c'est le cas de l'interruption, ou être suspendue, c'est alors le cas de la suspension.

Alors que la suspension constitue un arrêt pur et simple du cours de la prescription, une fois la période de suspension terminée, cette prescription reprend son cours à partir du jour où elle s'était arrêtée. Par contre, pour l'interruption de la prescription il s'agit là de la mise à néant de la période écoulée, une nouvelle période d'une année (dans le cas de l'art. 108 du Code de Commerce) étant à courir à nouveau à partir de cette date.

Interruption de la prescription

La prescription ne peut être interrompue que par les moyens tirés des dispositions des articles 2242 et suivants du Code Civil. De simples réclamations amiables et même une expertise judiciaire ne suffisent pas à interrompre la prescription (Cass. 24-6-1942).

En matière de contrat de transport, l'action du réclamant, pour cela, s'exerce par la voie de l'interruption civile. Une citation en justice est suffisante, même si cette citation est donnée devant un juge incompétent (article 2 246 du Code Civil).

Par ailleurs, la prescription sera également interrompue lorsque le voiturier fait une offre ferme d'indemnité bien qu'elle ne soit pas acceptée (Cass. 13-5-1946) et d'une façon plus générale chaque fois qu'il a reconnu son obligation de réparer le dommage (C. Paris 11-12-1951, 8-4-1954). La correspondance échangée fait preuve, au besoin, de cette interruption.

Suspension de la prescription

Le caractère particulier de la suspension de la prescription limite les cas d'application. D'une manière générale, elle n'intervient que par voie législative dans des circonstances exceptionnelles, ce qui s'est produit pendant les périodes de guerre (du 1er août 1914 au 24 octobre 1919 et plus récemment du 2 juin 1944

au 31 décembre 1944) où la suspension présentait un caractère général visant les actions en cours.

Il a été jugé cependant que la prescription ne court point pendant le délai qui a été demandé par un chef de gare, menacé d'assignation, pour attendre des instructions de son service central (Trib. Com. Seine 29-10-1940). L'expertise amiable peut également entraîner l'obligation morale pour les parties de n'engager aucun acte de procédure tant que les résultats de cette expertise ne sont pas connus, d'où la suspension de la prescription (C. Montpellier 12-11-1947).

Lorsque les délais fixés par l'article 108 du Code de Commerce sont accomplis, la prescription est acquise : l'intéressé a complètement perdu son droit d'action et sa réclamation peut être repoussée non plus à la suite d'un examen des circonstances de fait et des principes de responsabilité en eux-mêmes, mais parce que le délai d'exercice du droit d'action étant expiré, elle n'est plus recevable.

CHAPITRE IV

RESPONSABILITÉ EN RÉGIME INTERNATIONAL (C.I.M.)

Pour les transports en provenance ou à destination des pays étrangers, deux possibilités sont offertes aux expéditeurs pour effectuer leurs envois :

1°) le transport peut donner lieu à des contrats distincts, se faisant suite, dont chacun est régi par les lois et règlements du pays à l'intérieur duquel il est conclu et, le cas échéant, par le droit maritime. En général, ce sont des professionnels appelés transitaires qui interviennent, soit dans les ports, soit dans les gares frontières, pour mettre fin aux contrats de transport primitifs et intermédiaires, conclure les contrats subséquents et, en même temps, procéder à l'exécution des formalités de douane,

2°) le transport peut s'effectuer en droiture, c'est-à-dire sans intermédiaire entre l'expéditeur et le destinataire (trafic direct). Lorsqu'il est effectué par chemin de fer il est alors soumis aux règles de responsabilité de la « Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer » (C.I.M.).

ORIGINE DE LA C.I.M.

L'importance du trafic marchandises entre les pays d'Europe avait fait sentir, à partir du dernier quart du XIX^{e} siècle, le besoin d'éviter d'avoir à scinder les transports de point frontière à point frontière au moyen d'une réglementation juridique unique, indépendante des divers Etats traversés.

Les négociations, d'origine Suisse, ont débuté en 1874 et le 13 juin 1878 se réunissaient à Berne des délégations d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, de Belgique, de France, d'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Russie, de Suisse. Une Convention fut élaborée et fut signée le 14 octobre 1890. Elle entrait en vigueur le 1er janvier 1893.

Cette première Convention, nettement d'inspiration germanique, a fait l'objet de révisions successives pour adapter ses clauses, au fur et à mesure du temps, à l'évolution aussi bien des transports eux-mêmes que des conditions économiques. En 1924, une rédaction nouvelle d'influence franco-belge lui fut donnée et actuellement le texte de la Convention internationale est celui découlant de la révision du 25 octobre 1952 dont la mise en vigueur date du 1er mars 1956.

Il ne fait pas de doute que la mise en œuvre du Marché Commun (Traité de Rome du 25 mars 1957) accélèrera les échanges internationaux et qu'il s'agit là, pleinement, du domaine d'application de la Convention.

CHAMP D'APPLICATION DE LA C.I.M.

Conclue dans la forme diplomatique, dûment ratifiée et promulguée dans tous les pays participants, la C.I.M. est un contrat de droit international public collectif. Elle possède le caractère d'une loi internationale, car elle lie entre eux un ensemble d'Etats et non simplement des entreprises de transport ainsi que des usagers. Ces Etats ont en effet souscrit l'engagement d'en faire respecter les clauses en lui donnant force de loi dominant les législations internes et s'appliquant dans toutes les hypothèses qui n'ont pas été réservées au droit national.

Elle réglemente non seulement les transports par chemin de fer, mais également les transports combinés : plus précisément ceux effectués sur les « *lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste* » (Art. 2 § 1 de la C.I.M.).

La C.I.M. ne comporte pas de tarifs : « *le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport* ».

Ainsi s'exprime l'article 9 § 1 de la Convention qui précise

en outre les conditions exigées pour l'application, soit des tarifs internationaux directs lorsqu'il en existe, soit des tarifs afférents aux différentes sections du parcours : les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme, l'interdiction de tout accord particulier étant faite expressément au § 3 du dit article 9.

Les pays participants à la Convention Internationale du 25 octobre 1952 sont les suivants :

Allemagne (les deux parties territoriales), Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.

Le texte de la Convention est divisé en six grands Titres.

Dans son Titre Premier, se trouvent définis l'objet et la portée de la Convention (transports intéressés, objets admis au transport, obligations de transporter).

Le Titre II traite de la formation du contrat de transport (établissement de la Lettre de Voiture, délais de livraison, itinéraires), de l'exécution du contrat de transport et du droit à sa modification.

La responsabilité du Chemin de fer est définie dans le Titre III de la C.I.M. (articles 26 à 46 inclus), le Titre IV étant réservé aux dispositions diverses, le Titre V aux dispositions exceptionnelles et le Titre VI aux dispositions finales.

BASES ET ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

En premier lieu, la C.I.M. établit le principe général que le chemin de fer qui a accepté le transport « *est responsable de l'exécution de celui-ci sur le parcours total jusqu'à la livraison* » (art. 26 § 1).

Elle s'exprime ainsi qu'il suit, en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité et la charge de la preuve.

Article 27

Etendue de la responsabilité.

« § 1. — *Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale*

ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

« § 2. — *Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc...) ou des circonstances, que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.*

« § 3. — *Compte tenu de l'article 28 § 2, le chemin de fer est chargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :*

« a) *transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;*

« b) *absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;*

« c) *opérations de chargement par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;*

— chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accord conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

« d) *nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;*

« e) *expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;*

« f) *transports d'animaux vivants;*

« g) *transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, pour autant que l'escorte a pour but d'écarter ce risque.* »

Article 28

Charge de la preuve.

« § 1. — *La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au Chemin de fer.*

« § 2. — *Lorsque le Chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27 § 3, il y a présomption qu'il en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement l'un de ces risques.*

« *Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27 § 3, lettre* a), *s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.* »

Du texte de ces articles, il faut retenir que le chemin de fer, d'une manière générale est responsable soit du dépassement du délai de livraison, c'est-à-dire, d'un retard du transport, soit des pertes totales ou partielles et des avaries, depuis l'acceptation du transport jusqu'au moment de la livraison à moins qu'il ne prouve que le dommage vient de la faute de l'ayant droit, d'un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, du vice propre ou de circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier (force majeure).

Sous cet aspect, les principes généraux ainsi établis par l'article 27 § 1 et 2 et l'article 28 § 1 ci-dessus sont les mêmes qu'en droit intérieur français et en conséquence, le chemin de fer supporte de la même manière la présomption de responsabilité, c'est-à-dire le fardeau de la preuve.

Toutefois, eu égard aux risques que présentent les transports internationaux, l'article 27 § 3 a prévu des causes dites « privilégiées exonératoires de responsabilité ». Certains envois sont en effet particulièrement exposés au risque d'être endommagés par les effets normaux des transports et les causes exonératoires de responsabilité énumérées au dit article et paragraphe reposent sur le danger qui menace certaines marchandises.

Il se découvre, ici, un aspect très particulier de la responsabilité du chemin de fer dans les transports effectués sous le couvert du contrat C.I.M. qui est franchement à l'opposé de la conception de la responsabilité en régime intérieur français.

En effet, dans les divers cas énumérés, par le dit article et paragraphe, et suivant une procédure de constatation qui sera examinée ensuite, lorsque les circonstances de fait, dûment établies, sont telles que le dommage éventuellement constaté est réputé en résulter, sous la réserve que l'expéditeur ou le destinataire ne fasse la preuve du contraire, il y a une *présomption d'irresponsabilité* du chemin de fer. A cet instant, s'effectue, de la part de celui-ci un rejet du fardeau de la preuve à apporter de cette irresponsabilité.

Cependant deux conditions doivent être remplies suivant la Jurisprudence pour qu'il en soit ainsi :

1°) l'expédition doit bien se trouver dans un ou plusieurs cas énumérés à l'article 27 § 3;

2°) les circonstances de fait doivent être telles que le dommage ait pu résulter du danger inhérent à ces cas, la preuve de ce point de vue restant à la charge du chemin de fer (Cassation 18-5-1925, 1-5-1929, 25-6-1934).

Pour le chemin de fer qui aura établi qu'eu égard aux circonstances de fait (*in concreto*) le dommage pouvait résulter des causes en question, aucune obligation n'existera pour lui, par contre, d'avoir à établir l'existence effective d'un lien de cause à effet, puisqu'il est, à cet égard exonéré du fardeau de la preuve, la simple possibilité avérée de ce rapport suffit. Il ne lui incombera même pas d'en établir la vraisemblance.

Cette présemption de droit (*presiomptio juris*) peut évidemment être renversée et détruite par la preuve du contraire, l'article 28 § 2 de la C.I.M. l'admet expressément, mais il n'en résulte pas moins, cette preuve du contraire étant à la charge de la partie adverse, qu'il y a déplacement au détriment de cette dernière, du fardeau de la preuve.

PREUVE ET CONSTATATION DES DOMMAGES

La C.I.M. comporte un mode particulier de constatation des dommages. Alors qu'en trafic intérieur français, ils sont constatés, lorsque le transporteur et le destinataire ou l'expéditeur ne sont pas d'accord sur leur étendue et sur leurs causes, au moyen d'une expertise judiciaire mise en action à l'initiative de la partie la plus diligente, en trafic international la constatation est faite obligatoirement par un procès-verbal prévu par l'article 44 de la C.I.M. (texte ci-après) que le transporteur a le devoir de dresser

chaque fois qu'il découvre ou, seulement, présume l'existence d'une perte partielle ou d'une avarie de la marchandise, de même lorsque de tels faits sont allégués par l'ayant droit.

Article 44

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise.

« § 1. — *Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.*

« *Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.*

« § 2. — *Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.* »

Le procès-verbal prévu par l'article 44 est établi suivant un modèle commun à toutes les administrations des chemins de fer participant à la C.I.M. Il comporte après le relevé des références de l'envoi, les rubriques ci-après :

1 — Description du dommage.
2 — Nature et état de l'emballage (extérieur et intérieur).
3 — Etat du chargement.
4 — Causes nettement reconnaissables du dommage et moment où il s'est produit.
5 — Date et signature de la gare intermédiaire.
6 — Rapport complémentaire de la gare destinataire (en cas de signalement par une gare intermédiaire).
7 — Importance du dommage.
8 — Observations de la gare destinataire.

Sont également prévues les mentions relatives aux dates et signatures des témoins, du destinataire, de l'agent rapporteur, du responsable de la gare destinataire.

Les observations qu'appelle cette procédure sont les suivantes :

1°) Lorsqu'il s'agit de perte totale de la marchandise, il apparaît qu'aucune constatation spéciale n'est nécessaire, et l'ayant droit peut motiver son action en dommages-intérêts en prouvant simplement l'existence du contrat de transport. La représentation, à cet égard, du duplicata de la lettre de voiture délivrée à l'expéditeur, lors de la formation du contrat ou de la lettre de voiture, elle-même, retirée par le destinataire, lorsqu'il fait valoir ses droits, suffit pour justifier une action contre le chemin de fer qui doit alors prouver la livraison, le cas échéant.

2°) Les dispositions de l'article 44 ne concernent que les pertes partielles et avaries et ne sont donc pas applicables aux actions en dommages-intérêts qui pourraient être exercées à raison de n'importe quelle autre violation des obligations contractuelles.

3°) Les dommages doivent être constatés par le chemin de fer fer, par écrit et sous la forme exclusive d'un procès-verbal; la relation des faits relatifs à la perte partielle ou à l'avarie est suffisante, les éléments du procès-verbal tels qu'ils sont repris à l'article 44 § 1 étant en effet limitatifs.

4°) L'obligation est faite impérieusement au chemin de fer d'établir sans délai le procès-verbal, chaque fois qu'il « découvre » ou « présume » l'existence des dommages ou lorsque de tels faits sont allégués par l'ayant droit.

Il est à préciser que c'est bien le fait même de la présomption, et non pas l'obligation de présumer, qui impose au chemin de fer le devoir de dresser un procès-verbal de constatation et à cet égard bien plus impératif sera ce devoir lorsqu'il y aura une allégation de perte partielle ou d'avarie par l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) et tout particulièrement à destination au moment de la livraison, au sujet de laquelle il est précisé au § 4 de l'article 16 de la C.I.M. : « *L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.*

« *Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.* »

5°) La constatation des faits doit être absolument exacte et précise car si elle permet de fixer l'existence du dommage, elle doit aboutir également à déterminer s'il y a exonération possible

de responsabilité du chemin de fer ou au contraire une aggravation de celle-ci (dol ou faute lourde).

6°) Le procès-verbal doit être dressé, en présence de l'ayant droit « *si possible toutefois* », ce qui fait apparaître l'obligation d'établir ce document bien que l'ayant droit, une fois prévenu, ne ne soit pas présenté. La possibilité d'obtenir la présence de cet ayant droit au cours du transport est d'ailleurs difficilement concevable en raison de l'urgence et de l'éloignement. Cette clause de l'article 44 § 1 de la C.I.M. ne peut avoir pratiquement d'effets réels, par la force des choses, qu'au départ lorsque l'expédition n'aura pas quitté la gare expéditrice et à l'arrivée lorsque l'envoi est à remettre au destinataire.

7°) Si la constatation qui aurait dû être faite, a été omise par la faute du chemin de fer, il s'ensuivra que l'acceptation de la marchandise n'éteindra pas l'action du destinataire à l'encontre de la règle générale prévue par l'article 45, § 1 de la C.I.M. : « *L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.* »

Le § 2 précisant en effet :

« *Toutefois l'action n'est pas éteinte...*

. . . . . .

... si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 *n'a été omise que par la faute du chemin de fer.* »

8°) La remise à l'ayant droit de la copie du procès-verbal est gratuite, mais n'a pas à être effectuée d'office par le chemin de fer. Ce n'est que sur la demande de l'ayant droit que cette remise doit être effectuée, le fait de la non-remise ne pouvant en rien modifier la valeur probatoire des faits établis par le document, lorsqu'ils ne sont pas contredits dans la forme de la constatation judiciaire prévue au § 2 du dit article 44.

9°) Il est admis, en ce qui concerne la nature juridique du procès-verbal de constatation que cette pièce constitue un document commun ayant une force probante déterminée par les dispositions des législations nationales.

Les agents qui établissent les procès-verbaux doivent procéder exactement comme le feraient des experts de l'art. 106 du Code de Commerce sans avoir à juger du problème de la responsabilité qui n'appartient qu'au juge muni de toutes les informations. Le procès-verbal administratif comme le rapport d'expert n'est qu'un de ces éléments : il ne lie pas le juge (Tribunal Fédéral Suisse : 7-2-1907).

CONSTATATION JUDICIAIRE DE L'ÉTAT DE FAIT

Qu'il soit ou non présent au moment où le procès-verbal de constatation est dressé, l'ayant droit doit apprécier sur le vu de celui-ci, si la constatation s'est effectuée normalement et si la relation des faits, telle qu'elle résulte des mentions rapportées par le chemin de fer est exacte. Au cas où il ne peut se satisfaire des constatations du chemin de fer, soit parce qu'elles risquent de se traduire par une mise hors de cause de ce dernier, alors qu'il estime qu'il ne saurait, en réalité, en être ainsi, soit pour tout autre motif (montant des dommages par exemple), l'ayant droit, pour sauvegarder ses droits, n'a à sa disposition qu'une seule procédure possible. C'est celle de la constatation judiciaire prévue par le § 2 de l'article 44 de la C.I.M. (voir texte du dit article et 8° ci-dessus).

En vertu du dit article et paragraphe, la constatation judiciaire ne peut être demandée dans le but de contester les faits relatés par le procès-verbal, que par l'ayant droit exclusivement et seulement après que le chemin de fer a établi le procès-verbal; le fait de pouvoir se trouver dans la position de ne pas accepter les constatations du procès-verbal, au sens de la C.I.M. laisse, en effet, préjuger que ce document doit être effectivement établi et consulté.

Cependant, des demandes d'expertises peuvent être présentées en tout temps par les parties au contrat, lesquelles agiront, à ce moment, conformément aux législations nationales, c'est-à-dire en dehors de la sphère d'application de l'article 44 § 2. Mais, une telle procédure ne pourra avoir qu'une valeur en conservation de preuves. La seule valable pour contester les énonciations du procès-verbal et empêcher ainsi que l'action née du contrat de transport ne s'éteigne au moment de l'acceptation de la marchandise par le destinataire, est celle prévue par le dit article et paragraphe; à défaut, sera acquise la présomption de droit de l'accord du dit destinataire sur les faits relatés par le procès-verbal.

C'est ainsi que dans un arrêt du 5-6-1962, la Cour d'Appel d'Agen a pu s'exprimer ainsi : « *Attendu qu'aucune expertise n'ayant été diligentée suivant la procédure de l'article* 106 *du Code de Commerce, l'article* 33 *de la C.I.M. trouve son application, et que les constatations du procès-verbal quant aux avaries et à leurs causes s'imposent.* »

En France, pour satisfaire aux obligations imposées par la

C.I.M., il sera fait normalement recours à l'expertise de l'article 106 du Code de Commerce (1), propre au contrat de transport, sans qu'il y ait interdiction d'utiliser l'expertise de droit commun ou le référé commercial (article 417 du Code de Procédure pénale) qui comportent, toutefois, des procédures d'introduction assez lourdes, à l'encontre de celle de l'article 106 du Code de Commerce, et par conséquent sans intérêt majeur, étant donné l'obligation d'agir rapidement.

Les caractéristiques intéressantes de cette expertise, à rappeler, sont les suivantes :

1°) La requête présentée au Président du Tribunal compétent (Tribunal d'Instance ou Tribunal de Commerce s'il en existe un dans la localité), exposera les faits ainsi que les oppositions à relever par rapport à la relation qui en est faite par le procès-verbal établi par le Chemin de fer.

2°) Pour être valable, l'expertise devra être contradictoire, les parties étant dûment convoquées, par le requérant, sauf dispense, en cas d'urgence, accordée, sur demande, par le Président du Tribunal qui aura délivré l'ordonnance en désignation d'expert. Le dit expert aura à prêter serment, à moins d'en être dispensé expressément par la dite ordonnance.

3°) Les résultats de l'expertise qui interviendra assez rapidement, seront opposables à toutes les parties au contrat de transport (Cass. 21-5-1941).

4°) L'expert retiendra dans son rapport, les observations des parties et y répondra s'il le peut.

5°) Les juges du fond, ne sont pas liés ni par les constatations de l'expert, ni par ses conclusions, mais doivent justifier leurs convictions (sur le premier point : Cass. 23-5-1911, Rouen 26-7-1951, Paris 9-7-1952. Sur le second point : Cass. 23-12-1952, 18-11-1953).

6°) S'il est formé plusieurs expertises successives, la première sera seule valable en droit, en ce qui concerne les éléments qui auraient fait l'objet de plusieurs examens, les autres expertises étant susceptibles de donner les indications complémentaires que le Tribunal pourra retenir.

7°) L'expertise judiciaire ne constitue qu'une mesure conservatoire prise dans l'intérêt commun; elle n'altère aucun droit et ne préjuge pas de la responsabilité engagée.

---

(1) Voir les conditions dans lesquelles s'effectue l'expertise judiciaire. Cf. Thèses du Dr Cozette (Alfort 1924) et du Dr Ivan Bazelli (Toulouse 1948)

CAS PARTICULIER DES ANIMAUX VIVANTS

La Convention Internationale admet le transport d'animaux vivants, mais en fixe les conditions.

Convoyage

L'article 4 § 1, d) précise que les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après :

« 1°) *Les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc..., bien clos; toutefois l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;*

« 2°) *L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit.* ».

Ce texte ne fait aucune distinction entre les animaux domestiques et les animaux sauvages. S'il devait en exister une, elle ne pourrait résulter que des prescriptions particulières reprises dans le tarif à appliquer. S'il indique, par ailleurs, que le défaut d'accompagnement peut résulter des tarifs internationaux, il ne s'oppose cependant pas au défaut de convoyage lorsque, par application de chacun des tarifs nationaux successifs; l'obligation n'existe pas sur tout le parcours. Il en résulte que l'obligation de principe posée par les dispositions de l'article 4 § 1 d) ci-dessus revient, par conséquent, à interdire la dispense d'accompagnement sur la fraction du parcours afférente à un ou plusieurs pays où la loi, plus libérale que dans les autres Etats traversés, dispenserait l'expéditeur de procéder à cet accompagnement.

Ainsi, eu égard, aux causes d'exonération de responsabilité de l'article 27 § 3, lettre g) lorsque les animaux qui devaient être convoyés ne l'ont pas été, l'obligation du convoyage, c'est-à-dire de l'escorte des animaux vivants, résultant des prescriptions de l'art. 4 § 1 d) en cause, peut entraîner l'application de la présomption d'irresponsabilité du chemin de fer. En conséquence, dans la limite où la fonction du convoyeur est d'écarter certains risques (notamment soins requis normalement par les animaux en vue de les abreuver nourrir et les soigner) ceux-ci seront exclus de la responsabilité du transporteur.

Chargement et déchargement

Aux termes de l'article 14, § 1 : « *les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.*

Le § 2 du dit article ajoute : « *Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture internationale ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer* ».

Pour ce qui est du déchargement rien de particulier n'est prévu à son sujet et il faut se reporter à l'article 16 de la C.I.M. relatif à la livraison, lequel dans son § 2 s'exprime ainsi : « *Les opérations de livraison sont régies par les mêmes lois et règlements* » (ceux en vigueur à la gare destinataire), ce qui confirme une disposition d'ordre général de l'article 53 : « *A défaut de stipulation dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.* »

Il en résulte que les opérations de chargement et de déchargement des animaux vivants, lorsqu'elles sont à la charge de l'expéditeur, au départ, et du destinataire, à l'arrivée, ce qui sera le cas général, peuvent constituer un cas d'exonération de responsabilité au sens de la lettre c) de l'article 27 § 3, lorsque des blessures ou la perte d'animaux peuvent avoir pour origine, une faute de l'expéditeur ou du destinataire (défaut de soins dans la préparation du wagon; dans l'attache des animaux, opérations de chargement et de déchargement, etc...).

Risque général du transport des animaux vivants

Les risques inhérents au non-convoyage, ainsi qu'aux opérations de chargement ou de déchargement étant précisés, il y a, encore, à noter parmi les 7 cas de présomption d'irresponsabilité du chemin de fer retenus par l'article 27 § 3 de la C.I.M., celui plus général, repris sous les termes de la lettre f) : transports d'animaux vivants.

Il est de fait que les animaux vivants méritent en vue de leur conservation pendant le transport, des soins qui sont davantage de la compétence de l'expéditeur que de celle du transporteur. Les conditions de vie élémentaires des animaux, leur surveillance doivent être assurés. Il ne peut donc résulter de leur transport,

plus ou moins long, que des risques inhérents non définis, au sujet desquels la C.I.M. désire sous une forme très générale exonérer le chemin de fer de toute responsabilité.

En somme, la disposition de la lettre f), doit être considérée comme étant la récapitulation de l'ensemble des risques afférents à une exécution normale du transport des animaux vivants, par chemin de fer. Elle sera donc en cause, lorsqu'il y aura : maladies, blessures, état déficient ou mortalité des animaux, dont l'origine ne saurait être trouvée dans une faute patente et caractérisée du chemin de fer.

Les influences du transport : secousses, chocs normaux dans les gares de triage, etc... sont susceptibles, en effet, d'entraîner des chutes d'animaux qui peuvent se blesser ou se tuer. Placés dans des conditions ne répondant pas à leur nature physiologique, les animaux peuvent périr de maladie, d'étouffement, de faim, de soif ou d'épuisement. Ils peuvent rompre leurs attaches et s'enfuir, se blesser entre eux, etc...

En principe, le chemin de fer n'est pas tenu d'éviter des dommages de ce genre et ne peut être rendu responsable du défaut de mesures propres à les éviter.

La règle souffre toutefois, des exceptions relatives à certains soins à assurer par le chemin de fer lorsqu'ils sont prévus par les tarifs appliqués ou par des conventions particulières insérées dans la lettre de voiture. Certains Etats, par exemple, peuvent avoir des règlements intérieurs prescivant au chemin de fer de ravitailler les animaux lorsque le transport excède une certaine durée, ou de les asperger d'eau, en cours de route, s'il s'agit d'espèce porcine.

Dans ce cas, si la négligence prouvée entraîne un dommage, le chemin de fer ne peut invoquer valablement les dispositions de l'article 27 § 3, de la C.I.M. Mais, s'il n'en est pas ainsi, suivant le principe d'irresponsabilité examiné précédemment, en cas de blessures, maladie, ou perte d'animaux, le chemin de fer, aura à prouver que les conditions d'exonération de sa responsabilité sont remplies en établissant :

— d'une part, qu'effectivement les animaux ont été remis au transport, et cela au moyen de l'existence de la lettre de voiture, et de l'établissement du procès-verbal de constatation de l'article 44 de la C.I.M.,

— d'autre part, que les dommages relevés par le dit procès-verbal ont pu résulter du danger inhérent au transport des animaux vivants,

et la présomption de droit de son irresponsabilité jouera, ensuite, pleinement en sa faveur.

TAUX DE LA RESPONSABILITÉ

Le mode de réparation des dommages prévus par la C.I.M., est celui de l'indemnisation à caractère forfaitaire comportant des limitations différentes suivant que l'expédition aura ou n'aura pas fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. En outre, en cas de dol ou faute lourde, les conditions de dédommagement sont relevées.

Cette déclaration constitue le moyen dont dispose l'expéditeur pour chiffrer l'intérêt qu'il attache à une livraison correcte. Son montant n'est obéré d'aucune limitation; ainsi, l'expéditeur a-t-il tout loisir de se garantir en cas de retard, de pertes ou d'avaries dans le cas où la responsabilité des chemins de fer est en cause; l'évaluation à cet égard lui appartient donc et n'est fonction que de son intérêt et celui du destinataire, compte tenu de l'importance de la taxe à percevoir pour cette déclaration.

L'article 20 de la C.I.M. qui prévoit la déclaration d'intérêt à la livraison, fixe en effet le droit à percevoir, qui s'élève à un dixième pour mille de la somme déclarée en francs or (1), par fraction indivisible de 10 kilomètres, avec un minimum de perception par envoi, de 1 franc or par 100 kg et de 10 francs or si le poids de l'envoi excède 1 000 kg.

Cette taxe et ce minimum peuvent être réduits par les tarifs applicables.

Les limitations prévues par la C.I.M. (articles 31, 33, 34, 35, 36 et 37) sont les suivantes :

1°) Régime normal (sans déclaration d'intérêt à la livraison)

a) Pertes

Le Chemin de fer répond de la valeur de la marchandise perdue ou inutilisable, d'après le cours de la Bourse, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou d'après la valeur usuelle à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport sans que l'indemnité puisse dépasser 100 francs or par kilogramme de poids brut de marchandise.

---

(1) Le franc or vaut 1,62 fr.

Dans la valeur des marchandises sont pris en compte, les frais de transport, de douane et autres frais analogues déboursés à l'occasion du transport.

Alors que pour le transport intérieur français (article 1149 du Code Civil) le préjudice peut comprendre non seulement la perte subie (*damnum emergens*), mais encore le gain non-déclaré (*lucrum cessans*), pour le transport international, au contraire, tout dédommagement autre que celui déterminé dans les conditions ci-dessus, est à exclure. Il ne saurait en effet, être question, en régime normal, de dommages autres que ceux afférents à la perte subie.

Par ailleurs, les limitations de responsabilité propres à certains tarifs intérieurs ou directs appliqués à l'envoi, interviennent.

Il en est ainsi pour les animaux vivants, où l'application du Tarif n° 1, sur le parcours français, ramènerait le taux de la responsabilité au niveau de celui fixé par le dit Tarif. Toutefois, cette limitation, encore plus restrictive que celle de la C.I.M. n'est applicable à l'ayant droit que si l'incident dommageable est effectivement survenu sur la partie du parcours où le Tarif, prévoyant une limitation particulière de responsabilité, est applicable.

b) **Avaries**

Le chemin de fer doit le montant de la dépréciation, dans la limite de la valeur de la marchandise en cas de perte totale.

Le calcul de l'indemnité s'établit en prenant pour base cette valeur en cas de perte totale et en lui appliquant le pourcentage de diminution résultant de la différence entre la valeur qu'aurait présentée la marchandise sur le marché à l'arrivée si elle avait été saine et la valeur restante que représente la marchandise avariée.

Exemple : (Les valeurs indiquées sont théoriques) :

1°) La valeur au départ de la marchandise, y compris les frais de douane, frais de transport, etc... est de 100

2°) A l'arrivée la valeur qu'aurait représenté la marchandise si elle était parvenue intacte aurait été de 200

3°) La valeur restante de la marchandise avariée est de .. 80

Le pourcentage de dépréciation s'établit ainsi :

$$1 - \frac{80}{200} = \frac{120}{200} \text{ ou } \frac{60}{100}$$

Sur la valeur indiquée au point 1), soit 100, il sera donc consenti une indemnisation de 60.

La valeur restante du point 3) étant en réalité de 80, l'indemnisation suivant la valeur 60 entraînera une récupération totale de 80 + 60 = 140, alors que la valeur attendue au point 3 était de 200.

L'application de ce mode de calcul fait apparaître qu'en cas de valeur nulle à l'arrivée (mort d'un animal par exemple), le préjudice dédommageable correspond à celui de la perte totale, c'est-à-dire à la valeur du point 1), c'est-à-dire 100, ce qui exclut bien tous les préjudices résultant de la privation d'un gain espéré avec la valeur attendue du point 3, soit 200.

c) **Dépassement du délai de livraison (retard)**

En cas de dépassement du délai de livraison, l'ayant droit peut obtenir d'une manière forfaitaire et par conséquent sans avoir à faire la preuve d'un préjudice, une indemnité dont le montant est égal au dixième du prix de transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction de dépassement inférieure au dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Si un préjudice est prouvé, l'ayant droit est alors désintéressé du montant de ce préjudice sans que l'indemnité puisse dépasser, toutefois, le prix du transport qui constitue, à ce moment, la limite supérieure du montant de la réparation du dommage.

L'indemnité de retard ne peut se cumuler avec l'indemnité qui serait due pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elle est payée s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elle se cumule, s'il y a lieu, avec l'indemnité afférente à cette avarie. Mais, dans tous les cas où il y a cumul d'indemnités, ce cumul ne peut donner lieu à paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

En ce qui concerne la preuve d'un préjudice, il faut entendre sous ce terme, non seulement le préjudice objectif concernant la marchandise (ou les animaux), mais encore le préjudice subjectif, tel que le manque à gagner qu'il ait été ou non prévisible ou qu'il soit ou non immédiat et indirect; la notion du préjudice à prendre en considération, est ici différente de celle à considérer en régime intérieur français.

Délais de livraison

Les délais de livraison sont fixés, le cas échéant, par les tarifs applicables, mais ils ne sauraient excéder ceux précisés par l'article 11 de la C.I.M. et qui se déterminent en fonction de la distance d'application des tarifs :

— en grande vitesse :

a) délai d'expédition : 12 heures,

b) délai de transport proprement dit : 24 heures par fraction indivisible de 300 km,

— en petite vitesse :

a) délai d'expédition : 24 heures,

b) délai de transport proprement dit : 24 heures par fraction indivisible de 200 km.

Le point de départ des délais se situe à l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Lorsque le délai de livraison prend fin après l'heure de fermeture de la gare, l'expiration du délai total est reportée 2 heures après l'ouverture de la gare.

A ces délais de livraison peuvent venir s'ajouter des délais supplémentaires pour des motifs précis :

— envois remis à l'expédition ou livrés en dehors des gares (enlèvement ou livraison à domicile par exemple),

— transports empruntant soit la mer ou des voies navigables, soit la route ou des voies secondaires, etc...,

— transports taxés à des conditions spéciales,

— à l'occasion de circonstances extraordinaires, telles qu'un développement anormal du trafic et des difficultés anormales pour l'exploitation.

Pour les 3 premiers cas, pour être valables les délais supplémentaires doivent figurer dans les tarifs, pour le dernier, s'agissant de situations extraordinaires leur publication suffit.

En outre, il est prévu la suspension du délai de livraison lorsque la durée du transport est influencée par des circonstances ne devant pas nécessairement être considérées comme visées par les cas où les délais supplémentaires sont octroyés.

Il en est ainsi pour les séjours nécessités par :

— la vérification du chargement,

— l'accomplissement des formalités de douane et des autres autorités administratives (visites sanitaires des animaux par exemple),

— les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, etc...),

— une interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

Le délai de livraison est également suspendu, en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux, également en grande vitesse, lorsque dans un Etat, les lois et règlements prévoient l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises, les jours considérés.

La différence entre les délais supplémentaires et la suspension des délais se trouve dans les conséquences qu'ils entraînent. Alors que le retard dédommageable forfaitairement, sera décompté en fonction du délai de livraison normal, auquel s'ajouteront les délais supplémentaires, le temps réel nécessité par les suspensions n'interviendra pas dans la détermination du retard; il sera simplement neutralisé.

Il est à préciser qu'à l'inverse de ce qui est nécessaire en droit français (art. 1146 du Code Civil) la C.I.M. n'exige pas une mise en demeure du transporteur par l'ayant droit pour ouvrir le droit à réclamation, la seule obligation étant faite à ce dernier d'actionner le chemin de fer (une simple réclamation administrative suffit), dans un délai ne dépassant pas 30 jours à compter du lendemain de la livraison (art. 45 de la C.I.M.).

2°) **Régime de l'intérêt à la livraison**

Le régime normal, tel qu'il a été défini, comporte des avantages, ne serait-ce que par le fait, pour l'ayant droit, de pouvoir obtenir une réparation en cas de retard sans qu'il y ait eu de dommages. Par contre, la réparation limitée à la seule perte subie concernant la marchandise pour les pertes et avaries, constitue un dédommagement très restrictif, et même pour les retards, la limitation de l'indemnité de dépassement du délai de livraison, reste assez basse dans le cas de dommages prouvés.

Mais, au moyen d'une déclaration d'intérêt à la livraison, faite par l'expéditeur sur la lettre de voiture, et le paiement de la taxe correspondante, l'ayant droit peut réclamer, outre les indemnités fixées dans le cas d'envoi effectué sans intérêt à la livraison, la réparation du dommage supplémentaire, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré (art. 36 de la C.I.M.). Ce

sera la réparation intégrale des dommages, à condition qu'ils puissent être prouvés par l'ayant droit, et que le montant déclaré de l'intérêt à la livraison soit suffisant à cet effet. Les préjudices supplémentaires dont il sera fait état à ce moment pourront comprendre tous ceux qui par leur nature, sont la conséquence de l'incident (perte totale, partielle, avarie ou retard), qu'ils aient été imprévisibles, et qu'ils soient non immédiats ou indirects (ceci étant précisé par opposition à ce qui est prévu en droit commun du régime intérieur français par les articles 1150 et 1151 du Code Civil). Il convient pourtant qu'ils aient une relation de causalité avec la perte ou l'avarie de la marchandise et qu'ils ne constituent pas de simples expectatives.

En définitive, la déclaration d'intérêt à la livraison aura pour effet d'autoriser une rémunération supplémentaire et juridiquement distincte de l'indemnisation normale; les indemnités seront liquidées ainsi :

— d'abord le montant de l'indemnité qui doit être réglé en l'absence d'intérêt à la livraison;

— ensuite les sommes correspondant aux préjudices supplémentaires effectivement prouvés, de quelque nature qu'ils soient, cela dans la limite du montant de la déclaration d'intérêt à la livraison souscrite au départ.

3°) **Dol ou faute lourde**

Dans son article 37, la C.I.M. prévoit que « *dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle de l'avarie subie par la marchandise ont pour cause un vol ou une faute lourde* (1) *imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus.* »

Il s'agit là des cas où la C.I.M. a estimé que des fautes intentionnelles ou tellement importantes obligent à une réparation pour laquelle les limitations précédemment énumérées doivent être relevées.

Le dol et la faute lourde ne sont pas définis dans la C.I.M. et en conséquence, l'appréciation de la gravité de la faute reste réservée au juge de fait (Cass. 3-11-1896, 24-11-1903, 16-7-1912, 23-4-1913).

---

(1) En régime international la faute lourde est assimilée au dol, ce qui n'est pas le cas en régime intérieur français pour le transport par Chemin de fer.

A été considéré comme une faute lourde, un retard jugé excessif (Tribunal Fédéral Suisse 20-12-1923, Cass. 12-4-1923, 27-6-1923, 19-11-1923, Paris 8-5-1924), un déraillement (Cass. 3-11-1920). Encore faut-il que ces incidents se soient accompagnés d'un concours de circonstances de nature à aggraver la faute d'exploitation (Cass. 16-7-1912, 23-4-1913, déjà cités, 29-6-1912, 29-6-1948).

La preuve du dol et de la faute lourde, comme celle du lien de causabilité avec le dommage incombe de droit commun au réclamant (Cass. 23-4-1913, déjà cité).

DROIT D'ACTION

Afin que les expéditeurs et les destinataires puissent exercer leurs droits aussi facilement que dans le cas d'un différend intéressant un envoi du régime intérieur, la C.I.M. a posé certaines règles précises :

— L'Administration du chemin de fer qui accepte d'effectuer un transport « *est responsable de son exécution* » jusqu'au moment de la livraison et chaque administration suivante participera de la même manière et sans restriction à cette responsabilité (article 26 de la C.I.M.).

— Les réclamants peuvent, soit présenter une réclamation administrative, obligatoirement accompagnée (sauf dans quelques cas particuliers) du duplicata de la lettre de voiture (si la réclamation émane de l'expéditeur) ou de la lettre de voiture (si la réclamation émane du destinataire), soit intenter une action judiciaire, en s'adressant à leur choix, au chemin de fer expéditeur, au chemin de fer destinataire ou à celui sur lequel le dommage s'est produit, ce qui leur permet de s'affranchir des lourdes sujétions que présente une instance judiciaire engagée dans un pays étranger, étant précisé que si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

Par ayant droit, la C.I.M. considère :

— le destinataire, lorsqu'il a retiré la lettre de voiture, ou en cas de perte totale, lorsqu'il a fait valoir ses droits vis-à-vis du chemin de fer auquel il s'est adressé, l'expéditeur perdant alors, dans ces deux cas, tout droit de modifier le contrat de transport;

— l'expéditeur, tant que le destinataire n'a pas fait valoir ses droits, dans le sens ci-dessus.

A ce sujet il est à noter qu'à l'inverse de ce qui est possible en droit intérieur français où toutes les parties peuvent actionner le transporteur pour les préjudices personnels, en régime international la réclamation ou l'action judiciaire ne peut émaner que d'un seul ayant droit (articles 41, 42 et 43 de la C.I.M.).

FIN DE LA RESPONSABILITÉ — PRESCRIPTION

Aux termes de l'article 45 de, la C.I.M., l'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le chemin de fer, sauf :

— lorsque la perte ou l'avarie a été constatée avant cette acceptation par un procès-verbal ou lorsque la rédaction de ce procès-verbal a été omise par la faute du chemin de fer (voir : Preuve et constatation du dommage — 7°, ci-dessus);

— dans le cas de dommage non apparent, mais à la double condition : que la demande de constatation, entraînant l'établissement du procès-verbal, soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard, dans les 7 jours qui suivent l'acceptation de la marchandise; que l'ayant droit prouve que le dommage qu'il indique est survenu entre l'expédition et la livraison.

Sur ce point, la situation juridique rencontrée, en ce qui concerne la charge du fardeau de la preuve est similaire à celle de la forclusion relevée en régime intérieur français dans le cas de la protestation effectuée par le destinataire dans le cadre de l'article 105 du Code de Commerce; le délai d'action consenti est cependant moins important en régime intérieur français (3 jours non compris les dimanches et jours fériés). La preuve sera, si c'est nécessaire, apportée au moyen de la contestation du procès-verbal administratif, l'expertise judiciaire aidant (voir : Preuve et constatations des dommages);

— lorsque l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde du chemin de fer;

— en cas de dépassement du délai de livraison, mais l'action est éteinte si la réclamation n'est pas présentée dans les 30 jours qui suivent celui de l'acceptation de la marchandise.

Pour pouvoir exercer son droit d'action, l'ayant droit dispose d'un délai de prescription d'un an. Il est porté à trois ans pour certaines actions :

— en ce qui concerne le versement d'un remboursement ou

du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer; une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou lorsque l'action porte sur un contrat de transport antérieur à une réexpédition.

Les dispositions de l'article 46 de la C.I.M. afférentes à la prescription née du contrat de transport déterminent les conditions précises dans lesquelles court le délai de prescription.

Notamment, pour les pertes partielles ou avaries, ce délai court du jour où la livraison a eu lieu et, pour les pertes totales, du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison, la marchandise étant alors réputée perdue (article 30, § 1 de la C.I.M.).

INTERRUPTION ET SUSPENSION DE LA PRESCRIPTION

En régime international, la C.I.M. a prévu expressément dans son article 46 § 3 que la simple réclamation administrative adressée au chemin de fer entraîne la suspension de la prescription jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. S'il y a acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription et l'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

En dehors de ce cas particulier de la réclamation administrative, l'interruption et la suspension de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est instruite. En France, par conséquent, les règles susceptibles d'être invoquées sont celles déjà examinées en droit intérieur français.

CONCLUSION

Malgré les différences importantes existant entre le régime de transport intérieur français, lequel ne vise pas seulement les chemins de fer mais tous les transporteurs terrestres (voituriers aux termes du Code de Commerce) et le régime international établi par la C.I.M., il apparaît bien que les expéditeurs et les destinataires bénéficient, dans les deux situations, de clauses de responsabilité qui sauvegardent d'une manière à peu près complète, leurs intérêts et, en cas d'instance juridique, leur donnent les possibilités d'exercer leur action avec toutes les garanties de droit désirables.

Pour se libérer de sa responsabilité le transporteur aura la charge de la preuve en régime intérieur français, et si cette charge se trouve parfois annulée ou réduite à certaines formes d'expression, avec l'application de la C.I.M., il n'en restera pas moins que cela ne sera rendu possible que dans des conditions bien précisées et alors que les moyens juridiques nécessaires auront été donnés aux réclamants pour sauvegarder entièrement leurs droits.

Sans doute faut-il estimer, plus souple et nuancé le régime français qui est essentiellement basé sur la jurisprudence; mais la C.I.M. constitue maintenant une législation solide, éprouvée et consacrée dans les rapports internationaux.

Depuis la mise en vigueur de la première convention (signée le 14 octobre 1890), les principes qu'elle contient n'ont pas subi de modifications essentielles et si des retouches y ont été apportées par des révisions successives, elles ont été provoquées par les résultats de l'expérience acquise, en vue de l'amélioration du moyen juridique international ainsi mis à la disposition des expéditeurs et destinataires.

Il est à noter d'ailleurs que la C.I.M. a servi de modèle aux conventions internationales ci-après :

— Convention internationale de Varsovie du 12 octobre 1929, pour les transports aériens, dont les principes de responsabilité ont été rendus applicables au trafic intérieur français (loi du 2 mars 1957);

— Convention internationale de Genève du 19 mai 1956, pour les transports de marchandises par route.

Enfin, le fait de pouvoir utiliser dans les transports internationaux par chemin de fer, le dispositif des divers organismes tels que : Commissionnaires de transport, agences en douane, transitaires, etc... susceptibles d'agir en tant que mandataires et intermédiaires (réception et réexpédition aux points frontière), offre l'avantage de permettre aux expéditeurs de choisir, en toute connaissance de cause, le régime de responsabilité qui leur convient. Ce sera, ainsi que nous l'avons déjà précisé en tête de ce chapitre, le régime intérieur à chacun des Etats traversés au moyen du transport scindé, de frontière à frontière et aboutissant à la responsabilité déterminée par les lois et règlements de chacun de ces Etats, où bien le transport en droiture avec l'utilisation du contrat international de la C.I.M. et toutes les conséquences qui en découlent, notamment en ce qui concerne le régime de responsabilité de cette Convention internationale.

Vu : Le Professeur
de l'Ecole Veterinaire
Rapporteur,
E. DARRASPEN.

Vu : Le Directeur
de l'Ecole Veterinaire,
P. PONS.

Vu : Le President de la These,
PLANQUES.

Vu : Le Doyen,
LAZORTHES.

Vu et permis d'imprimer : Toulouse, le 22 Novembre 1963

P. Le Recteur, President du Conseil de l'Universite,
Le Doyen delegue,
DURAND.

BIBLIOGRAPHIE

Cours Magistral de Jurisprudence de M. le Professeur DARRASPEN.

Thèses de MM. Paul COZETTE (Alfort, 1924) et Ivan BAZELLI (Toulouse, 1948).

Droit des Transports; Rodière (Sirey).

Les Transports Internationaux; Paul M.-F. DURAND (Sirey).

Le droit international des transports par Chemin de fer; BELA de NANASSY, traduit de l'allemand par E. RUFFY (RITTMAN et BAUER, Bâle - Suisse).

Le droit commercial appliqué au transport par Chemin de fer; Charles CALOT (Eyroles).

L'exploitation commerciale des Chemins de fer français; René BOURGEOIS (Eyrolles).

Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer; (C.I.M.).

Bulletin des transports LAMY (Sté Française de Documentation).

Recueil de Médecine Vétérinaire.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre I. — Importance des transports des animaux vivants 11

— La production d'animaux vivants 11

— Régions de production à l'origine des courants de trafic par chemin de fer 11

— Trafic effectué par chemin de fer 13

Chapitre II. — Mode de transport et Tarifs appliqués 17

— Caractéristiques de la taxation des animaux vivants 17

1°) Taxation au poids 17

2°) Taxation à la superficie forfaitaire des animaux 18

— Cas particulier de la taxation à la superficie forfaitaire des animaux 18

— Superficies forfaitaires prévues par le Tarif n° 1 19

— Exemples de barèmes 21

— Exemples de prix de transport 22

— Facilités consenties aux expéditeurs d'animaux vivants effectuées aux conditions du Tarif n° 1 23

1°) Titres de transport délivrés 23

2°) Faculté pour les conducteurs de ménager à leurs animaux des arrêts en cours de route 24

3°) Modification du chargement en cours de transport 24

4°) Aménagement des wagons 24

— Le matériel de transport 25

— Wagons du type courant 25

— Wagons écuries 26

— Wagons à double plancher 26

— Remorques Rail-route dites « bétaillères » 26

— Cages à claire-voie 27

— Cas particulier du transport des poissons vivants 27

Chapitre III. — Fondements et étendue de la responsabilité du trafic intérieur français 29
— Nature du contrat 29
— Libellé de la déclaration d'expédition 30
— Personnes envers lesquelles le transporteur est responsable 30
— Principales sortes de responsabilités du transporteur 31
— Pertes totales et partielles — Avaries 32
— Responsabilité résultant du Tarif n° 1 34
a) Envois n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration de valeur 34
b) Envois ayant fait l'objet d'une déclaration de valeur 34
— Retards 35
— Délais de transport 35
— Fin de la responsabilité du transporteur — Protestations et réserves formulées par le destinataire 37
— Forclusion — Etude de l'article 105 du Code de Commerce 37
— Prescription — Article 108 du Code de Commerce 40
— Interruption de la prescription 41
— Suspension de la prescription 41

Chapitre IV. — Responsabilité en régime international (C.I.M.) 43
— Origine de la C.I.M. 43
— Champ d'application de la C.I.M. 44
— Base et étendue de la responsabilité 45
— Preuve et constatation des dommages 48
— Constatation judiciaire de l'état de fait 52
— Cas particulier des animaux vivants 54
— Convoyage 54
— Chargement et déchargement 55
— Risque général du transport des animaux vivants 55
— Taux de la responsabilité 57
1°) Régime normal 57
a) Pertes 57
b) Avaries 58
c) Dépassement du délai de livraison (retard) 59
Délais de livraison 60
2°) Régime de l'intérêt de la livraison 61
3°) Dol ou faute lourde 62
— Droit d'action 63
— Fin de la responsabilité — Prescription 64
— Interruption et suspension de la prescription 65

Conclusion 67

Bibliographie 69

Au Manuscrit - Dépôt légal T - 1963 - 83